

# L'AUTOMOBILE

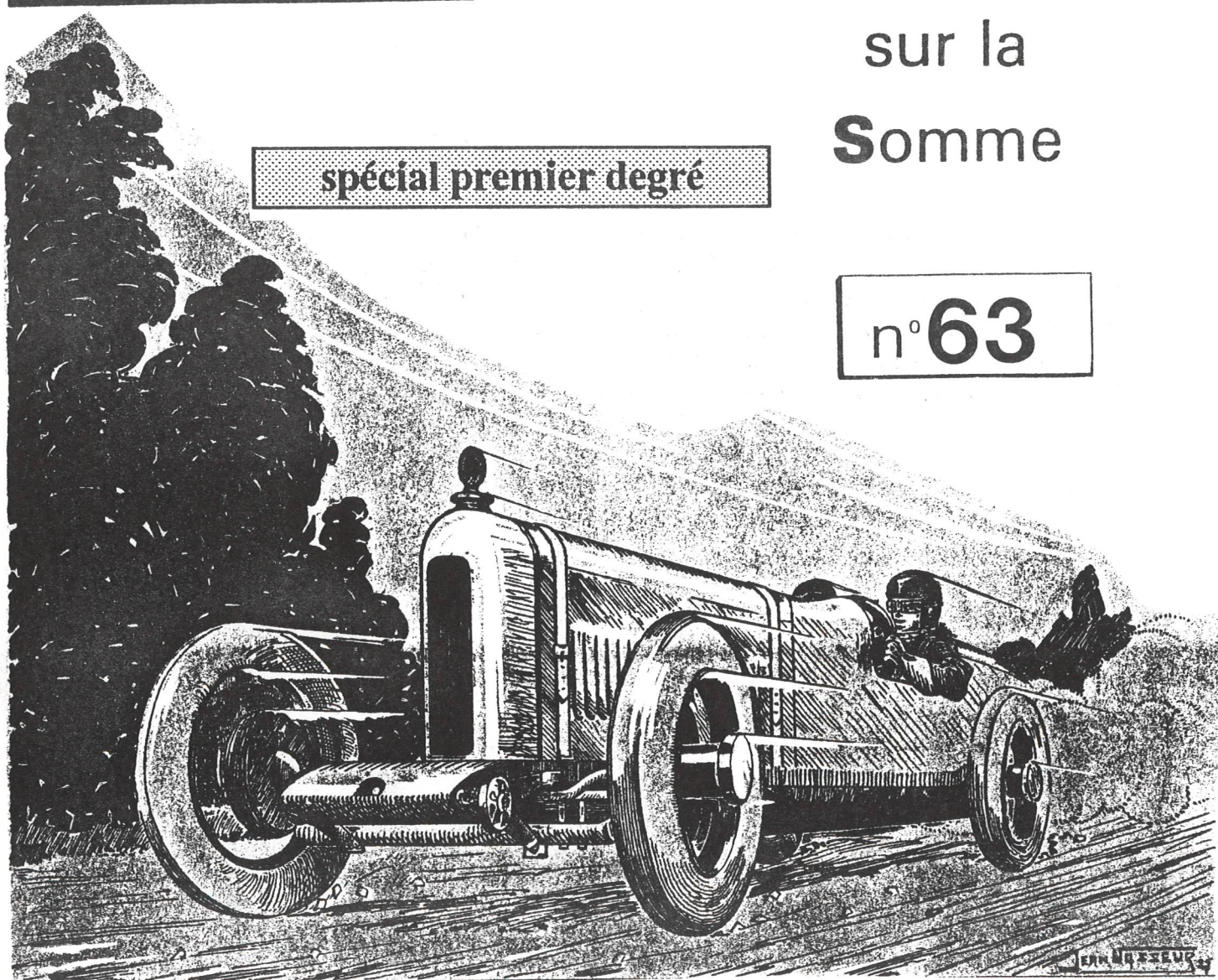
des débuts à 1940

# TDS

Textes et  
Documents  
sur la  
Somme

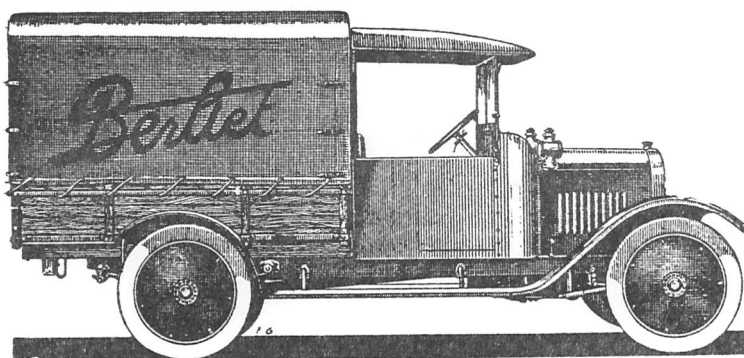
spécial premier degré

n° 63



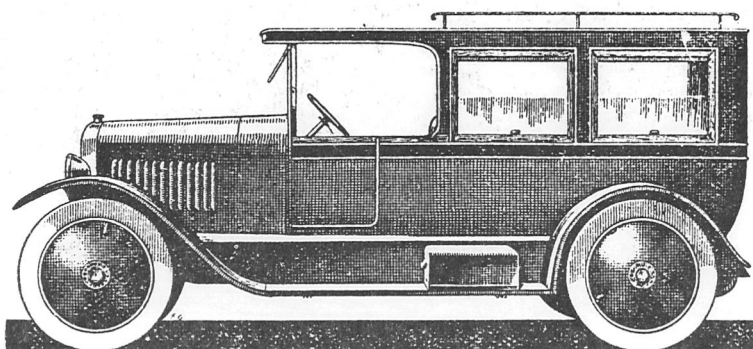
Bulletin du Service Educatif  
des Archives de la Somme





Pris en charge financièrement sur les crédits pédagogiques votés par le Conseil général de la Somme pour des actions à l'initiative de l'Inspecteur d'Académie, "Textes et documents sur la Somme" est une publication du Service Educatif des Archives, placée sous la responsabilité conjointe de l'Inspecteur d'Académie et du Directeur des Services d'Archives du département. Trois professeurs d'Histoire-Géographie, Mlle Sophie DEFER, MM. Xavier LOCHMANN et Alain TROGNEUX en assurent la réalisation dans le cadre de la mission d'action culturelle qui leur est confiée, à temps partiel, par le Rectorat. Ils initient les élèves au travail sur documents et facilitent aux maîtres l'approche pédagogique des archives. Ils fournissent par ailleurs leurs concours à divers travaux menés au niveau académique ou au niveau départemental et participent à de nombreuses actions de formation.

Ils sont à la disposition des enseignants tous les lundis, et le vendredi matin, au Service Educatif des Archives, 61 rue Saint-Fuscien à Amiens, (Tél. 22.92.59.11, poste 146).





**T.D.S. n° 63 – Amiens, octobre 1995.**

Comme chaque année, nous avons le plaisir de publier un numéro "spécial premier degré" de T.D.S. Préparé en collaboration avec le groupe histoire-géographie du conseil départemental de formation, il aborde un thème particulièrement concret, l'automobile, et pourra être utilisé à l'école élémentaire dès le C.E., avec mise en oeuvre des compétences transversales.

La variété des documents présentés permet bien évidemment l'exploitation de ce T.D.S. au collège, et ce, dans une approche interdisciplinaire.

Nous avons abondamment sollicité le fonds Guerlin des Archives départementales de la Somme, dont la collection de prospectus sur l'automobile est d'une richesse inépuisable. Les séries M, S et PER, nous ont aussi livré leur part de documents intéressants.

L'ensemble peut comporter des lacunes ; mais, faut-il encore le rappeler, T.D.S. n'a pas la prétention de l'exhaustivité.

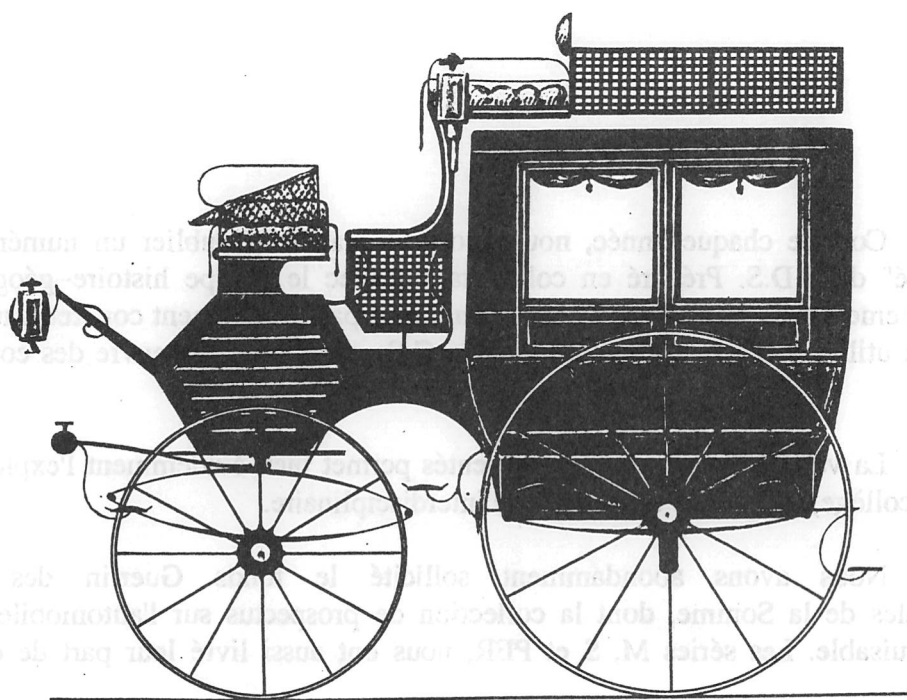
**Xavier LOCHMANN**  
**Professeur responsable**  
**du Service éducatif**

Publié avec le concours financier



du Conseil général de la Somme

Fig. 1<sup>ère</sup>



*Omnibus - Landau avec capote se renversant par un nouveau système Breveté J. g. d. g., au moyen d'une manivelle placée à l'intérieur de la voiture.*

*Une galerie de bagages articulée Brevetée J. g. d. g., se logeant dans le siège d'impériale qui est mobile ainsi que le nécessaire de pied.*

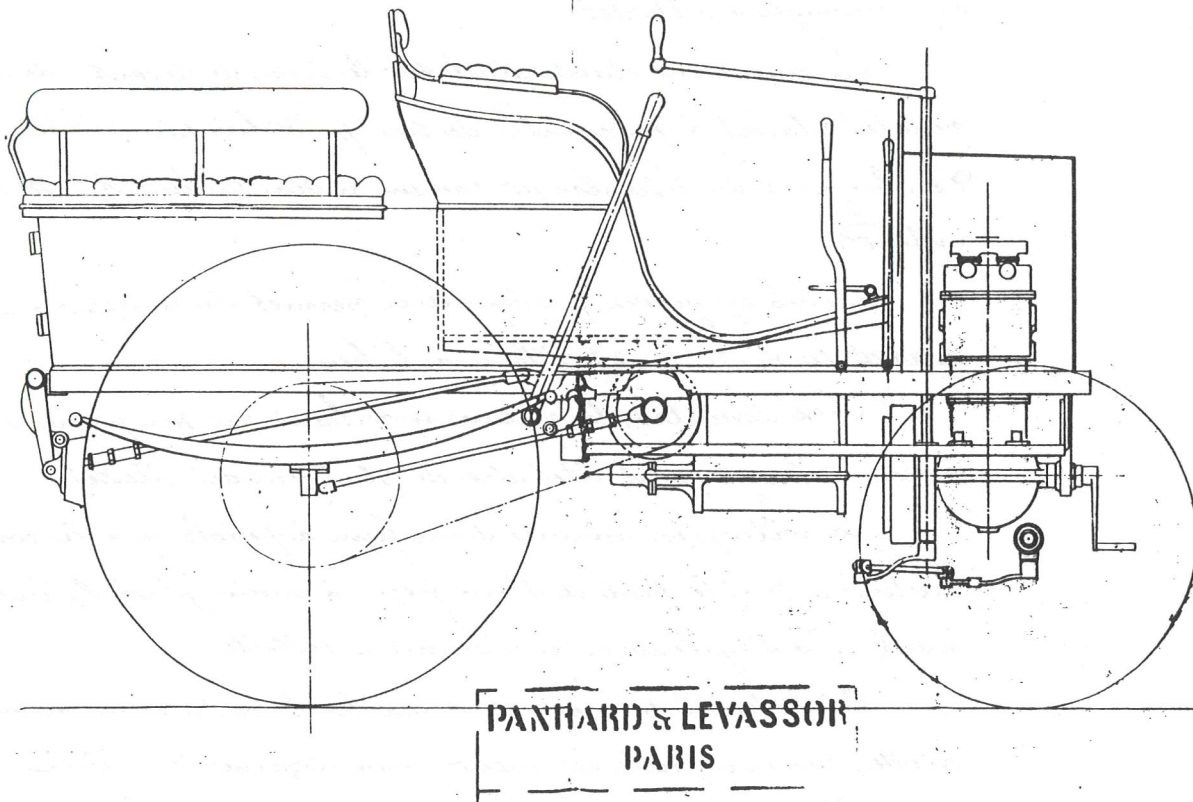
*Monté à ressorts - compensateurs Brevetés J. g. d. g., donnant la même douceur pour une seule personne que pour plusieurs.*

*Ce modèle se construit pour un, deux, trois et quatre chevaux.*



*Voiture mécanique mue par moteur à pétrole - Echelle au  $\frac{1}{10}$*

*Panthard & Levassor constructeurs. 19 Avenue d'Ivry - Paris.*



*Les dimensions principales de cette voiture sont les suivantes:*

|                               |                                                          |
|-------------------------------|----------------------------------------------------------|
| <i>Longueur de la voiture</i> | <i>2<sup>m</sup> 60.</i>                                 |
| <i>Largeur des roues</i>      | <i>1, 25.</i>                                            |
| <i>Poids de la voiture</i>    | <i>800<sup>kg</sup>.</i>                                 |
| <i>Nature du moteur</i>       | <i>à pétrole.</i>                                        |
| <i>Appareils de sûreté</i>    | <i>2 freins; une corne d'appel.</i>                      |
| <i>Constructeur:</i>          | <i>Panthard et Levassor, 19, avenue d'Ivry, à Paris.</i> |

*Cette voiture, pour quatre personnes, est destinée à la promenade et peut être appelée à circuler sur toutes les voies et chemins de France.*

*Lieu d'attache habituel: Moreuil (Somme)*

## Observations.

Examen de la voiture. - La voiture, que nous avons exami-  
née nous-même, est une voiture à 2 essieux, l'essieu d'ar-  
rière étant moteur, celui d'avant directeur.

Le moteur est un moteur à essence de pétrole qui agit  
sur l'essieu moteur au moyen d'une chaîne de Sals et  
d'embrayages multiples.

Le conducteur étant placé sur le siège de devant, des  
pédalles, placées à proximité de son pied, lui permettent  
d'embrayer et de déembrayer presque instantanément l'essieu  
moteur.

L'embrayage est quadruple et permet de marcher à des  
vitesses de 6, 12, 18, 27 Kilom. à l'heure.

Aux descentes, la voiture marchant par son propre poids,  
moteur débrayé, peut atteindre de plus grandes vitesses.

La voiture est munie d'un frein à pédale, que le con-  
ducteur a sous le pied, et d'un frein à main placé latérale-  
ment, mais également facilement accessible.

Ces 2 freins permettent d'arrêter la voiture, en grande  
vitesse, sur une faible longueur: une dizaine de mètres.

L'essieu d'avant est mobile autour d'une cheville ou-  
vrière; une barre directrice permet au conducteur de guider  
la voiture.

La voiture peut marcher avant ou arrière; elle est  
munie d'un dispositif lui permettant de tourner dans  
un rayon très court.

Telle qu'elle est, cette voiture peut circuler sans  
danger pour la sécurité publique.

Cette voiture est appelée à circuler généralement  
dans les départements de la Somme et de l'Oise; quelque-  
fois dans la Seine-Inférieure; exceptionnellement dans  
d'autres départements.



SOCIÉTÉ ANONYME DE TRACTION AUTOMOBILE

20 Rue Pergolèse PARIS.

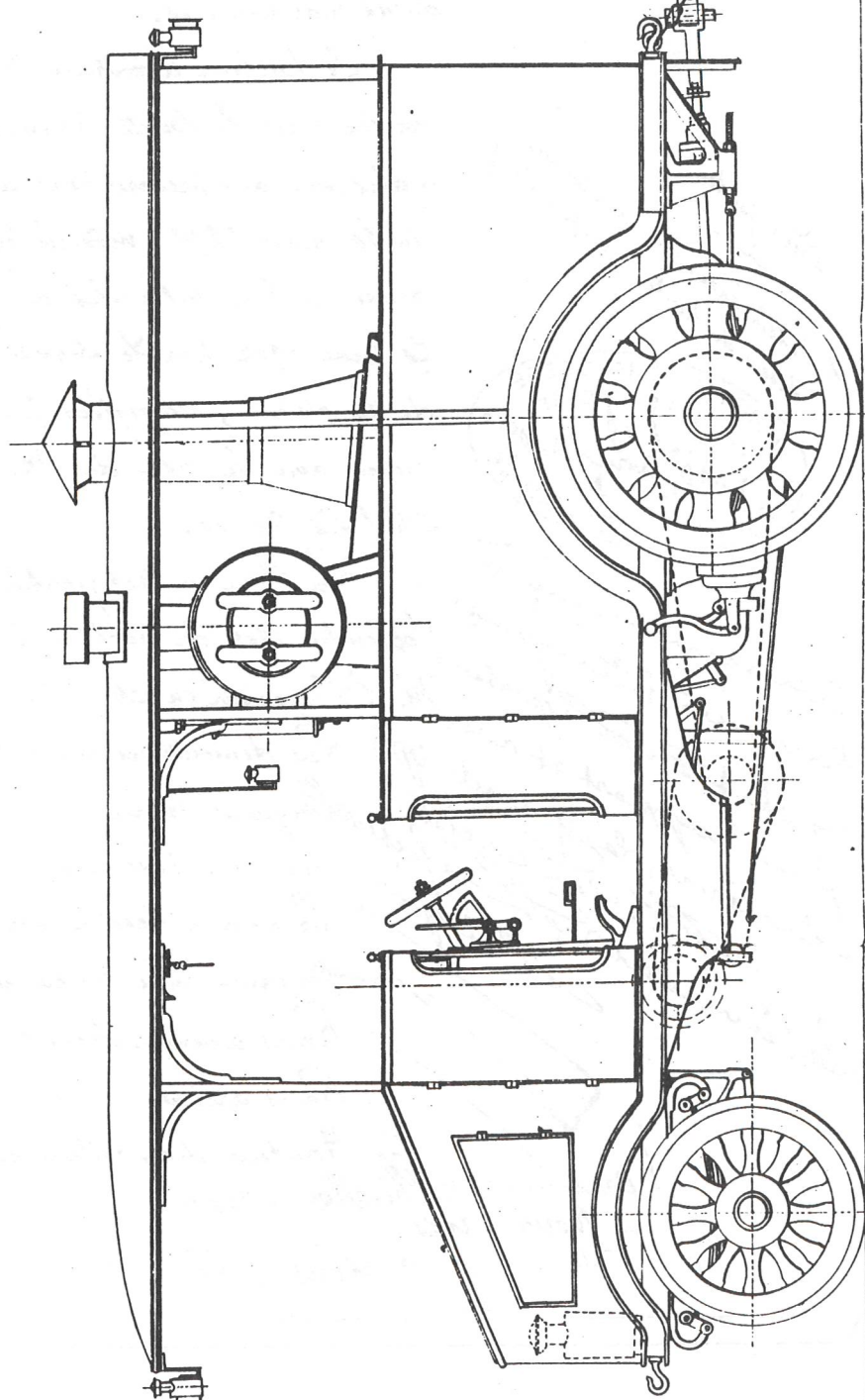
TRACTEUR AUTOMOBILE

(N°1. - Série M — avec Chaudière "SATA")  
ET CAMIONS REMORQUÉS

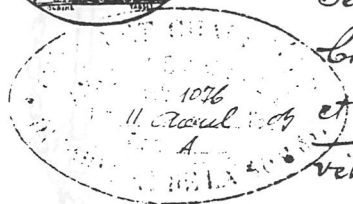
*Ensemble du train*

*Echelle :  $\frac{1}{20}$ .*

*Elevation.*



A Monsieur le Préfet du Département de la Somme.



Le Soussigné, Directeur Général de la Société Anonyme de Traction Automobile, dont le siège social est à Paris, rue Pergolèse n° 20, a l'honneur de solliciter de votre haute bienveillance l'autorisation de faire circuler, entre Marcheville et Abbeville, un tracteur à vapeur pouvant remorquer deux véhicules attelés derrière, pour le transport de phosphates et autres marchandises.

Ce tracteur à vapeur n° 1 appartenant au type M, construit par la Société Anonyme de Traction Automobile à Paris satisfait aux prescriptions des art. 2, 3, 4, 5 et 6 du décret du 10 mars 1899, modifié par celui du 10 septembre 1901, ainsi qu'il résulte des constatations effectuées les 21 et 29 mai 1902 par le Service Spécial des appareils à vapeur de la Seine, certifiées par M. Herscher, Ingénieur des Mines avec le visa de M. Walckenaer, Ingénieur en Chef des Mines.

La Copie de notification de réception en date du 24 septembre 1902 du tracteur à vapeur n° 1 Série M, par M. l'Ingénieur en Chef des mines est ci-jointe.

Les dimensions de ce tracteur n° 1 Série M sont les suivantes :

|                                              |                          |
|----------------------------------------------|--------------------------|
| Longueur totale                              | 5 <sup>m</sup> 00        |
| Largeur à l'essieu avant                     | 2 <sup>m</sup> 20        |
| Largeur à l'essieu arrière                   | 2 <sup>m</sup> 20        |
| Distance entre les essieux                   | 3 <sup>m</sup> 05        |
| Roues avant : diamètre et largeur de bandage | 0.90 x 0.14              |
| Roues arrière                                | 1 <sup>m</sup> 15 x 0.22 |
| Hauteur de la toiture au dessus du sol       | 3 <sup>m</sup> 10        |

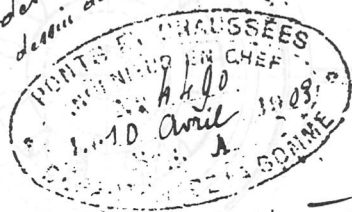
COMMUNIQUÉ A M. Chevalier INGÉNIEUR

pour avis.

APPRIS LE 10 Avril 1903.

L'INGÉNIEUR EN CHEF

Pièces jointes  
1 dessin ensemble du Corps  
1 dessin du tracteur coupe + plan



Communiqué à  
Monsieur l'Ingénieur  
en chef des Ponts et Chaussées  
pour rapport et avis.  
Le 9 avril 1903.  
Le Directeur des Ponts et Chaussées  
de la Somme





BELLE JARDINIÈRE - PARIS

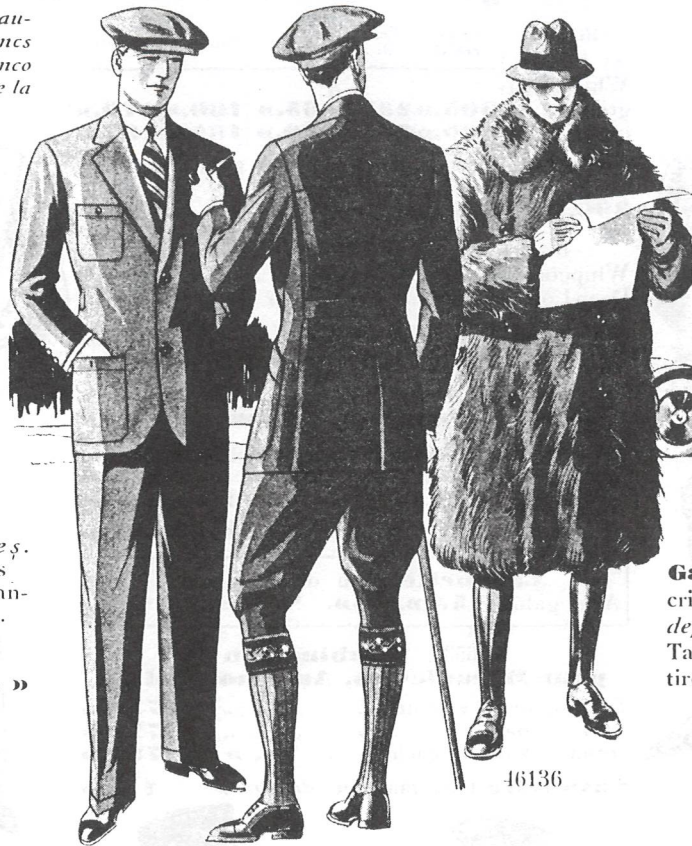
# Vêtements tout faits pour l'Automobile

Tous les achats au-dessus de 50 francs sont expédiés franco de port dans toute la France.

Envoi franco sur demande de :  
Catalogues, Feuille de mesures  
et Échantillons.



461324. Dames.  
**Gants** tannés  
fourrés laine, man-  
chettes tirette.  
**59. »**  
Non fourrés,  
2 pressions. **35. »**



461384. Hommes.  
**Gants** fourrure grands  
crispins fourrés agneau,  
depuis.. .. **175. »**  
Tannés non fourrés avec  
tirette. .. .. **55. »**



4614110

46132

46134

46132. **Costume Touriste** veston  
avec martingale et pantalon avec parements,  
tissu fantaisie, depuis .. .. **225. »**

46134. **Costume Sports et Touriste**  
blouse à soufflets et culotte courte.  
Haute nouveauté, depuis .. .. **325. »**

46136. **Paletot chèvre** grise ou brune,  
col agneau.  
Longueurs 100 110 120  
Depuis **525. » 575. » 625. »**

4614110. **Manteau** velours de laine, orné  
bandes rapportées et incrustations ton sur  
ton, col garni fourrure, entièrement doublé.  
Longueur 110-115 c/m .. .. **475. »**

46128. **Raglan** croisé, draperie fantaisie,  
doublé tissu beige, pure laine.  
Col châle Tasmanie, depuis .. .. **700. »**

**Chapeau souple**, feutre poil,  
bord roulé, bordé.. **70. » 90. » 105. »**



46128



# Livrées toutes faites pour l'Automobile



461507

| 461507<br>et 461511.                                                                | Veston<br>croisé | Veston<br>droit | Gilet | Pantalon | Culotte |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------|-----------------|-------|----------|---------|
| Whipcord                                                                            |                  |                 |       |          |         |
| gris.. ..                                                                           | 305.»            | 280.»           | 65.»  | 160.»    | 170.»   |
| ou beige ..                                                                         | 360.»            | 335.»           | 80.»  | 185.»    | 195.»   |
| Whipcord et drap cuir 1 <sup>re</sup> qualité, gris, bleu, vert,<br>marron et noir. |                  |                 |       |          |         |
|                                                                                     | 390.»            | 365.»           | 90.»  | 210.»    | 220.»   |

461501. **Pardessus** doublé molleton.  
Whipcord gris ou beige.. .. 650.»  
Drap Loden, gris. . . . 475.» 675.» 750.»

461503. **Pelisse** fourrée agneau noir, col astrakan,  
drap cuir, bleu, gris ou noir, depuis .. 1.800.»

**Grand choix de cols mobiles :**  
*Astrakan, Opossum, Marmotte, etc...*

461509. **Pardessus** doublé molleton Whipcord  
gris ou beige .. .. 650.»  
Drap Loden gris.. 475.» 675.» et 750.»  
Drap Water gris noir, marron ou bleu. 890.»

**Casquette** tissu du Vêtement.  
Avec galon. 55.» 65.» Sans galon. 45.»

46530. **Combinaison**  
**pour Mécaniciens, Automobilistes.**

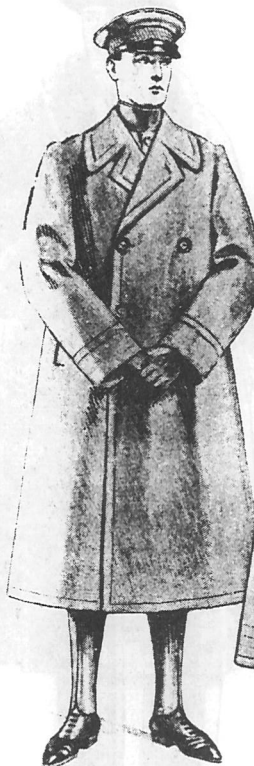
Toile bleue fil et coton .. .. 75. »  
Croisé } bleu .. .. 77. »  
coton } kaki ou cachou. .. 71. » et 78. »

**Casquette** tissu fantaisie, depuis .. 15. »



461511

*Sous-  
vêtements  
et chaus-  
sures hy-  
giéniques  
à l'ouate  
de tourbe  
du  
Docteur  
Rasurcl*



461501



461503

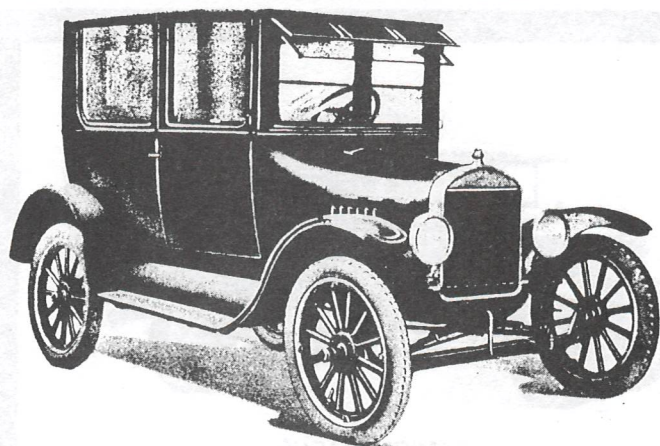


461509



46530





### TORPÉDO 2 Places

Démarrage et éclairage électriques. - Carrosserie gris Empire. - Châssis surbaissé. - Radiateur et portes de phares nickelés. - Garniture assortie à la peinture de la carrosserie. - Tapis en caoutchouc. - Marchepieds linoléum sur acier, avec encadrement d'aluminium. - Capote en simili cuir noir. - Grand coffre à bagages ménagé à l'arrière de la carrosserie avec portière sur le dessus fermant à clé. - Capote et rideaux de côté en simili cuir noir. - Lunettes en mica. - Housse en simili cuir assorti à la garniture.

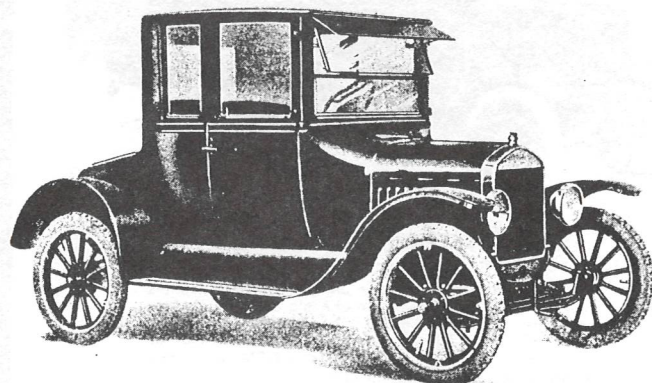
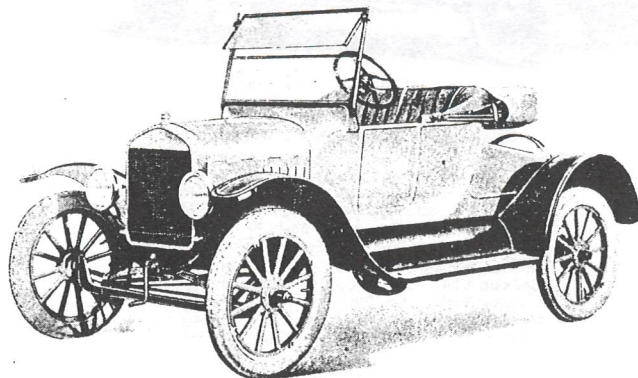
**Prix : 12.000**

### CONDUITE INTÉRIEURE

5 Places, 2 Portes

Démarrage et éclairage électriques. - Châssis surbaissé. - Radiateur et portes de phares nickelés. - Glaces de portes et de custode mobiles munies de lève-glace à manivelle. - Garniture en drap brun avec rayures. - Tapis assortis. - Marchepieds linoléum sur acier avec encadrement d'aluminium. - Deux larges portières de 72 cm. à l'avant munies de serrures spéciales supprimant tout bruit. - Poignées, noir et nickel.

**Prix : 19.500**



### TORPÉDO 5 Places

Démarrage et éclairage électriques. - Carrosserie gris Empire. - Châssis surbaissé. - Radiateur et portes de phares nickelés. - Garniture assortie à la peinture de la carrosserie. - Tapis en caoutchouc. - Marchepieds linoléum sur acier, avec encadrement d'aluminium. - Capote en simili cuir noir. - Housse en simili cuir assorti à la garniture. - Deux portes d'accès au siège avant et deux arrière. - Rideaux de côté en simili cuir et lunettes en mica.

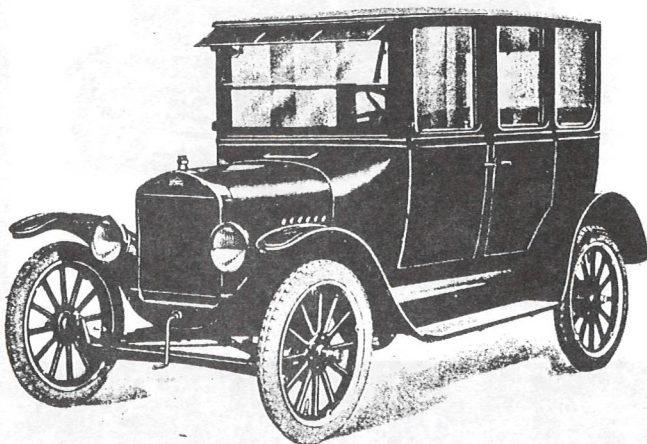
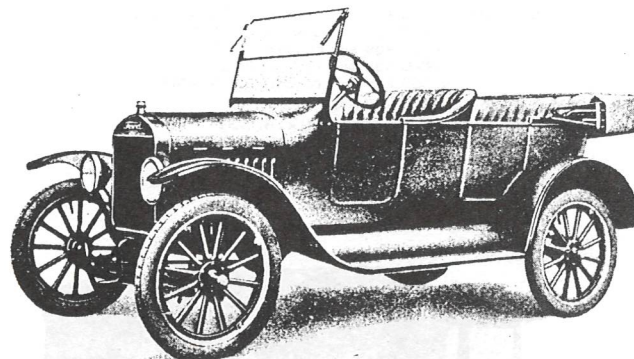
**Prix : 12.500**

### CONDUITE INTÉRIEURE

2 Places

Démarrage et éclairage électriques. - Châssis surbaissé. - Radiateur et portes de phares nickelés. - Garniture en drap brun avec rayures. - Tapis assortis. - Glaces de portières munies de lève-glace à manivelle. - Glaces de custode munies d'appareils type "Pullman". - Grand coffre à bagages à l'arrière de la carrosserie avec porte fermant hermétiquement sur la partie supérieure. - Poignées noir et nickel. - Marchepieds linoléum sur acier avec encadrement d'aluminium.

**Prix : 17.500**



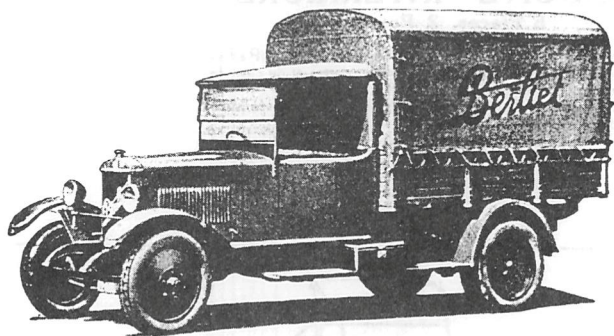
### CONDUITE INTÉRIEURE

5 Places, 4 Portes

Démarrage et éclairage électriques. - Châssis surbaissé. - Radiateur et portes de phares nickelés. - Glaces de portes et de custode mobiles munies de lève-glace à manivelle. - Garniture en drap brun avec rayures. - Tapis assortis. - Marchepieds linoléum sur acier avec encadrement d'aluminium. - Quatre larges portières donnant accès : deux aux sièges avant, deux aux sièges arrière. - Éclairage électrique à l'intérieur par plafonniers.

**Prix : 20.500**





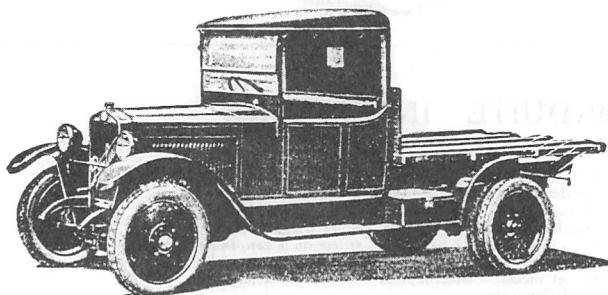
### CAMIONNETTE BACHÉE

Éclairage et démarrage électriques

Charge utile : 1.000 kgs sur châssis 12 CV VHAB  
 — 1.200 kgs sur châssis 12 CV VHF  
 — 1.800 kgs sur châssis 12 CV VHB  
 — 1.800 kgs sur châssis 16 CV VMB  
 — 2.500 kgs sur châssis 16 CV VMP

Dimensions intérieures de la carrosserie :

Châssis VHAB 2 m. 140 x 1 m. 520 x 1 m. 500  
 Châssis VHF 2 m. 140 x 1 m. 520 x 1 m. 500  
 Châssis VHB 2 m. 620 x 1 m. 660 x 1 m. 640  
 Châssis VMB 2 m. 620 x 1 m. 660 x 1 m. 640  
 Châssis VMP 3 m. 120 x 1 m. 920 x 1 m. 760



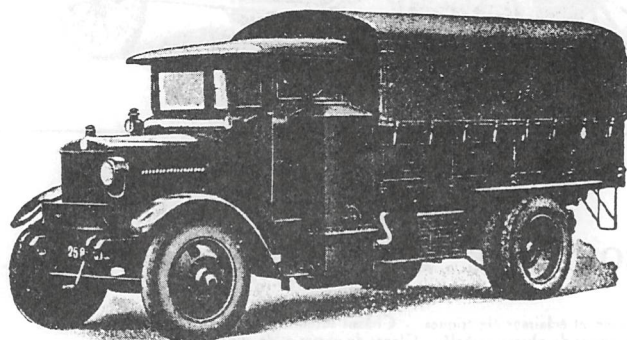
### CAMIONNETTE PLATEAU

Éclairage et démarrage électriques

Charge utile : 1.000 kgs sur châssis 12 CV VHAB  
 — 1.200 kgs sur châssis 12 CV VHF  
 — 1.800 kgs sur châssis 12 CV VHB  
 — 1.800 kgs sur châssis 16 CV VMB  
 — 2.500 kg. sur châssis 16 CV VMP

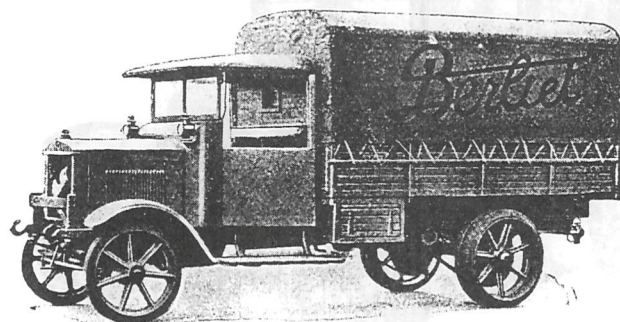
Dimensions utiles du plateau :

Châssis VHAB 2 m. 190 x 1 m. 570  
 Châssis VHF 2 m. 190 x 1 m. 570  
 Châssis VHB 2 m. 650 x 1 m. 720  
 Châssis VMB 2 m. 650 x 1 m. 720  
 Châssis VMP 3 m. 060 x 1 m. 770



### CAMION à GAZOGÈNE AU BOIS

Sur châssis VMB, VMP, CBAB, CBAC  
 Économie de 80% sur l'essence



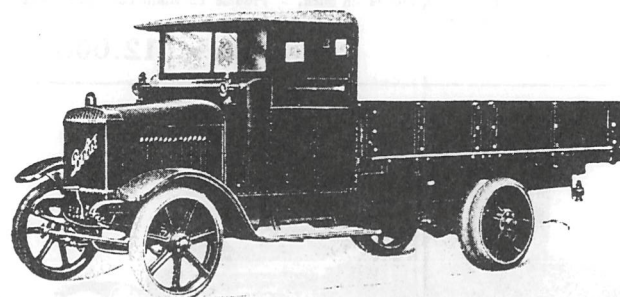
### CAMION BACHÉ

Moteur 110 x 140

Charge utile : 4.000 kgs sur châssis CBAB à chaînes  
 — 5.000 kgs sur châssis CBAC à chaînes  
 — 5.000 kgs sur châssis GDH à cardan  
 — 6.500 kgs sur châssis GVE à cardan

Dimensions utiles de la caisse :

Châssis CBAB 3 m. 510 x 1 m. 920 x 1 m. 760  
 Châssis CBAC 3 m. 870 x 1 m. 920 x 1 m. 760  
 Châssis GDH 3 m. 870 x 1 m. 920 x 1 m. 760  
 Châssis GVE 3 m. 870 x 1 m. 920 x 1 m. 760



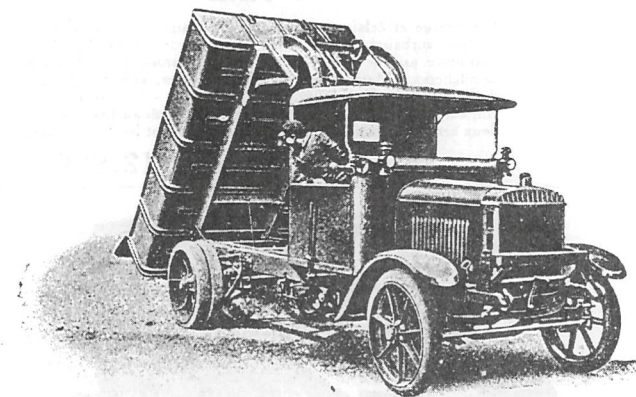
### PLATEFORME A RIDELLES

Moteur 110 x 140

Charge utile : 4.000 kgs sur châssis CBAB à chaînes  
 — 5.000 kgs sur châssis CBAC à chaînes  
 — 5.000 kgs sur châssis GDH à cardan  
 — 6.500 kgs sur châssis GVE à cardan  
 — 7.500 kgs sur châssis GCM à chaînes

Dimensions intérieures du plateau :

Châssis CBAB 3 m. 590 x 1 m. 920  
 Châssis CBAC 3 m. 860 x 1 m. 920  
 Châssis GDH 3 m. 860 x 1 m. 920  
 Châssis GVE 3 m. 860 x 1 m. 920  
 Châssis GCM 3 m. 750 x 1 m. 950



### BENNE BASCULANTE

Sur châssis CBAC 5 tonnes, 4 mètres cubes  
 Commande du siège, inclinaison 50 degrés



SERVICE DES MINES  
 INGÉNIEUR ORDINAIRE  
 REG. CC. No. 110.  
 Le 28. juil. 1900.  
 S. ARRONDI. N. REHAUDD.

NOTA. 2 août 1900  
 Les certificats de capacité délivrés par le  
 Préfet d'un département, conformément à l'ar-  
 ticle 11 du décret du 10 mars 1899, sont  
 valables pour toute la France.  
 Ils peuvent être retirés après deux contraven-  
 tions dans l'année. (Art. 32 dudit décret.)

MINISTÈRE  
 DES TRAVAUX PUBLICS.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE. DÉPARTEMENT  
 de la *Somme*.

CIRCULATION DES AUTOMOBILES.  
 (Décret du 10 mars 1899.)

CERTIFICAT DE CAPACITÉ  
 d' (1) valable pour la conduite  
 à *un tricycle, moteur*  
*à pétrole.*

Cadre destiné  
 à la photographie  
 du titulaire.

(1) Désigner la nature du ou des véhicules auxquels s'applique  
 le certificat.

Numéro du Certificat (1) :

Le Préfet du département de la *Somme*,  
 Vu le décret du 10 mars 1899 portant règlement relatif à  
 la circulation des automobiles, et spécialement son article 11 ;  
 Vu l'avis favorable du service des Mines ;  
 Délivre à M. (2) *Dubuisson, Léopold Evardis,*  
 né a (3) *Villecourt (Somme), le 25 Octobre 1868,*  
 domicilié a (4) *Nesle (Somme),*  
 un certificat de capacité pour la conduite d' (5) *un*  
*tricycle, moteur à pétrole,*

fonctionnant dans les conditions prescrites par le décret susvisé.

, le 1  
*Le Préfet,*  
 Signature du titulaire :

(1) Numéro du registre spécial de la Préfecture. — (2) Nom et prénoms. — (3) Lieu et date  
 de naissance. — (4) Indication précise du domicile. — (5) Désignation de la nature du ou des  
 véhicules à la conduite desquels s'applique le certificat de capacité conformément au paragraphe  
 11 de la circulaire ministérielle du 10 avril 1899.

# NOTA.

La déclaration faite dans un département suffit pour toute la France (art. 10 du décret du 10 mars 1899).

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

MINISTÈRE  
DES

TRAVAUX PUBLICS.

DÉPARTEMENT

des *Alpes-Maritimes*

CIRCULATION DES AUTOMOBILES.

(Décret du 10 mars 1899.)

RÉCÉPISSÉ DE DÉCLARATION.

Le Préfet du département d' *des Alpes-Maritimes*

Vu le décret du 10 mars 1899, portant règlement relatif à la circulation des automobiles, et spécialement les articles 8, 9 et 10 de ce décret,

Certifie avoir reçu une déclaration en date du *16 mai 1900* par laquelle M. <sup>(1)</sup> *Ernest Paul* domicilié à <sup>(2)</sup> *Aubervilliers, rue des Lingues*.

déclare être propriétaire du véhicule à moteur mécanique dé-  
fini comme il suit :

Nom du constructeur : *Lambert et Lévassor*.

Indication du type : *véhicule à pétrole*.

Numéro d'ordre dans la série du type : *207*.

Ladite déclaration a été enregistrée à la préfecture sous le  
n° *29*.

*Aubervilliers*, le *18 mai 1900*.

POUR LE PRÉFET DE LA SOMME  
LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

(1) Nom et prénom

(2) Indication précise du domicile



Logelme  
1921

# PROCÈS VERBAL DE RÉCEPTION

DESCRIPTION DES VOITURES AUTOMOBILES

TYPE B. 2

CONSTRUITES PAR **ANDRÉ CITROËN** INGÉNIEUR-CONSTRUCTEUR

143, QUAI DE JAVEL, PARIS

Le moteur, l'embrayage et le changement de vitesse sont réunis en un seul bloc. Ce bloc est fixé sur le châssis par deux pattes et une rotule.

## I. — MOTEUR

**PUISSANCE.** — 9 chevaux d'après la formule administrative.

**NATURE.** — Moteur à explosions pouvant fonctionner à l'essence de pétrole, au benzol, à l'alcool carburé ou à l'alcool. Il comporte 4 cylindres verticaux monobloc; alésage 68 millimètres; course 100 millimètres. Un seul arbre à came commande les soupapes d'aspiration et d'échappement.

**CARBURATEUR.** — A pulvérisation et niveau constant.

**NOMBRE DE TOURS.** — Vitesse de régime: 1.300 tours à la minute. Vitesse maximum: 33 tours par seconde.

La quantité de gaz admise est réglée par la valve unique commandée par une pédale d'accélérateur.

**ALLUMAGE ÉLECTRIQUE.** — Par magnéto à haute tension actionnée par le moteur.

**REFROIDISSEMENT.** — Par eau circulant dans un radiateur à ailettes formant thermosiphon.

**GRAISSAGE.** — Sous pression par pompe placée à l'intérieur du carter aspirant l'huile dans le carter inférieur, faisant réservoir et la refoulant aux deux paliers extrêmes du vilebrequin.

L'huile se rend aux quatre têtes de bielles par des trous forés dans le vilebrequin.

**ÉCHAPPEMENT.** — Les quatre échappements collectés par une culotte placée sur le cylindre se rendent dans un pot formé de deux flasques et d'une virole cylindrique séparée en deux compartiments par une cloison percée de trous. Le diamètre de ce pot est de 190 millimètres sur 400 de longueur. Le diamètre du tube de sortie est de 28/30.

**RÉSERVOIR.** — Le réservoir d'essence est agrafé et soudé.

Le robinet de fermeture est à cran d'arrêt, et le boîseau rappelé par un ressort.

## II. — EMBRAYAGE

L'embrayage est du type à disque plat unique recouvert sur ses deux faces d'une garniture spéciale. Il est commandé par une pédale placée devant le pied gauche du conducteur.

## III. — CHANGEMENT DE VITESSE

Est du type dit à prise directe et à baladeurs. Il comporte trois vitesses et une marche AR.

Le premier baladeur donne la marche AR et la première vitesse.

Le deuxième baladeur donne la deuxième vitesse et la grande vitesse en prise directe.

Ces deux baladeurs sont actionnés par un levier à rotule placé sur le couvercle de la boîte.

La marche AR est obtenue à l'aide d'un pignon intermédiaire toujours en prise avec une denture ménagée sur l'arbre de dédoublement. Le baladeur de première vitesse, dans sa course extrême, vient engrener avec ce pignon intermédiaire.

Les nombres de dents des roues sont:

|                                                        |  |
|--------------------------------------------------------|--|
| 16 dents commandant 30 dents pour la première vitesse. |  |
| 22 — — 24 — — la deuxième vitesse.                     |  |
| 17 — — 29 — — le renvoi.                               |  |

## IV. — TRANSMISSION

**TRANSMISSION DU MOUVEMENT AUX ROUES.** — Elle s'effectue par un arbre longitudinal muni d'un joint de cardan à chaque extrémité. Ce joint de cardan est du type à disque flexible.

**PONT ARRIÈRE.** — Les engrenages coniques ont 10 et 44 dents.

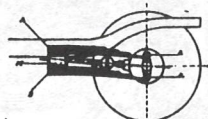
La liaison du pont au châssis est assurée de la façon suivante: de chaque côté du châssis sont disposés deux ressorts de suspension semblables placés à une certaine distance l'un au-dessus de l'autre. Ces ressorts ont l'une de leurs extrémités serrée par des boulons sur une main solidement fixée au châssis.

Les extrémités des ressorts portent un œil qui reçoit l'axe d'attache sur le pont. Le pont est ainsi fixé aux ressorts de suspension par 4 articulations.

L'ensemble forme ainsi un parallélogramme articulé qui permet le déplacement du pont par rapport au châssis.

Les quatre ressorts résistent au couple de réaction et assurent la poussée.

Le différentiel est à pignons satellites coniques. Les roues sont montées à cône sur les extrémités des arbres du différentiel.



## V. — FREINAGE

1° Frein agissant sur le différentiel et placé sur l'arbre à la sortie de la boîte de vitesses, commandé par une pédale placée devant le pied droit du conducteur.

Le tambour a un diamètre de 225 millimètres. Deux segments intérieurs extensibles de 40 millimètres de largeur sont recouverts d'une garniture spéciale.

Rapport des bras de levier: 26 à 1.

2° Freins sur les roues AR du même type et de mêmes dimensions que le précédent.

Ils sont commandés par un levier à main placé sur le couvercle de la boîte de vitesses. Un verrou s'engageant dans les crans d'un secteur denté peut maintenir le frein plus ou moins serré.

Rapport des bras de levier: 56 à 1.

Tous ces freins servent aussi bien en arrière qu'en avant.

## VI. — DIRECTION

La direction est commandée par un volant à axe incliné, lequel porte une vis sans fin qui actionne un secteur denté, le mouvement de ce secteur provoquant le déplacement des roues par l'intermédiaire de leviers et de bielles.

Le volant se déplaçant de 315° produit un déplacement des roues de 38° pour le braquage d'un sens. La direction est à volonté à la droite ou à la gauche du véhicule; les leviers de changement de vitesse et de frein sont au milieu.

## VII. — RENSEIGNEMENTS DIVERS

Poids approximatif à vide: 560 kilos.

avec passagers: 1.100 kilos, dont 650 sur le pont AR et 450 sur l'essieu AV.

Diamètre des roues motrices: 710 millimètres.

**TABEAU indiquant en kilomètres à l'heure les différentes vitesses que peut atteindre le véhicule, le moteur tournant à 2.000 tours à la minute.**

|                                            |            |
|--------------------------------------------|------------|
| Première vitesse .. .. .                   | 18 Km. 500 |
| Deuxième vitesse .. .. .                   | 31 Km. 500 |
| Troisième vitesse ou prise directe .. .. . | 58 Km. 500 |

REGISTRE A. N° 30

Il résulte des constatations effectuées le 29 janvier 1921, sur le véhicule n° 1 à moteur n° 13.628 du type B. 2 ci-dessus décrit, que ce type satisfait aux articles 2, 3, 4, 5 et 6 du décret du 10 mars 1899, modifié par celui du 10 septembre 1901.

VU:

Paris, le 29 janvier 1921.

L'Ingénieur en Chef des Mines,

J. de BERC.

L'Ingénieur des Mines,

LANCRENON.

Je soussigné A. CITROËN, Constructeur, certifie que la voiture n° 1 à moteur n° 13.628 est conforme au type B. 2 ci-dessus décrit et qu'elle peut atteindre une vitesse de 58 kilom. 500 à l'heure.

vendue à M.

Le soussigné, propriétaire de la voiture CITROËN N° 1, certifie que ce véhicule est muni d'un pignon de commande du différentiel de la voiture.

Le

P. A. CITROËN

La Propriétaire de la Voiture

AC 31

Conroy et H 400 1921

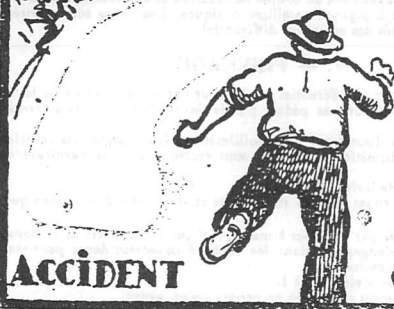
IMP. CHATEL — 17130-B-24



VOTRE **INTÉRÊT** vous COMMANDE de vous ASSURER à la

# PRÉSERVATRICE

← contre les ACCIDENTS  
Polices MODERNES



**ACCIDENT**

**L'INCENDIE**  
avec son expertise  
mobilière préalable



**INCENDIE**

**LA VIE**  
Sa police  
" MIXTE TOTALE "   
COUVRANT le RISQUE de GUERRE  
sans prérogative  
l' " INVALIDITÉ "   
par accident  
ou maladie  
accordant une  
**PARTICIPATION**  
dans les bénéfices  
avec minimum  
absolument garanti.

## Toutes ses Combinaisons AUTOMOBILES

**Illimitée.** — Etant donnés  
les derniers jugements, cette  
garantie est indispensable.

**Kilomètre.** — Pourquoi payer  
la même prime, que vous  
fassiez 5.000 ou 100.000 kilo-  
mètres par an.

**Bons Conducteurs.** — Pourquoi continuer à  
faire payer les bons pour les mauvais.

**Individuelle familiale Auto.** — Le complé-  
ment indispensable à tout contrat auto ; vous  
garantisiez les tiers et non votre famille qui  
elle, se trouve 9 fois sur 10 dans votre voiture —  
c'est un non sens.

*En cas d'accident, exercice des recours  
en votre nom sans avoir à payer annuelle-  
ment une prime pour cette éventualité.*

*Un contrat résiliable tous les ans — pas  
d'ennuis si vous n'avez plus votre voiture  
l'année prochaine ou toutes autres raisons.*

**ASSURÉ A LA PRÉSERVATRICE**, vous obtiendrez  
vos pièces douanières, pour le passage des Fron-  
tières, à des conditions tout à fait spéciales ; vous ne  
serez plus le **client forcé** d'organisations pré-  
levant sur vous une dîme obligatoire.

Enfin des tarifs étudiés et remis à jour,  
en raison de la crise actuelle.



**VIE**



### DOUBLE LIMITATION DE VITESSE :

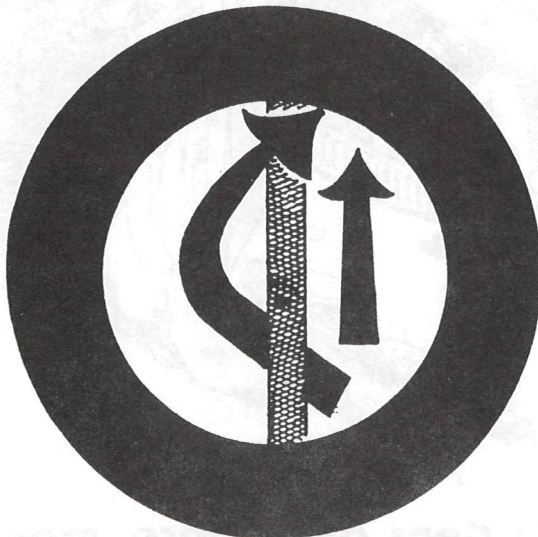


Diamètre : 0 m.70.

Couleurs :

Fond blanc, bande circulaire rouge de 0 m. 13 de large, bande horizontale rouge de 0 m.06 de large, vignettes et inscriptions en bleu très foncé.

### DÉFENSE DE DOUBLER:



Diamètre : 0 m.70.

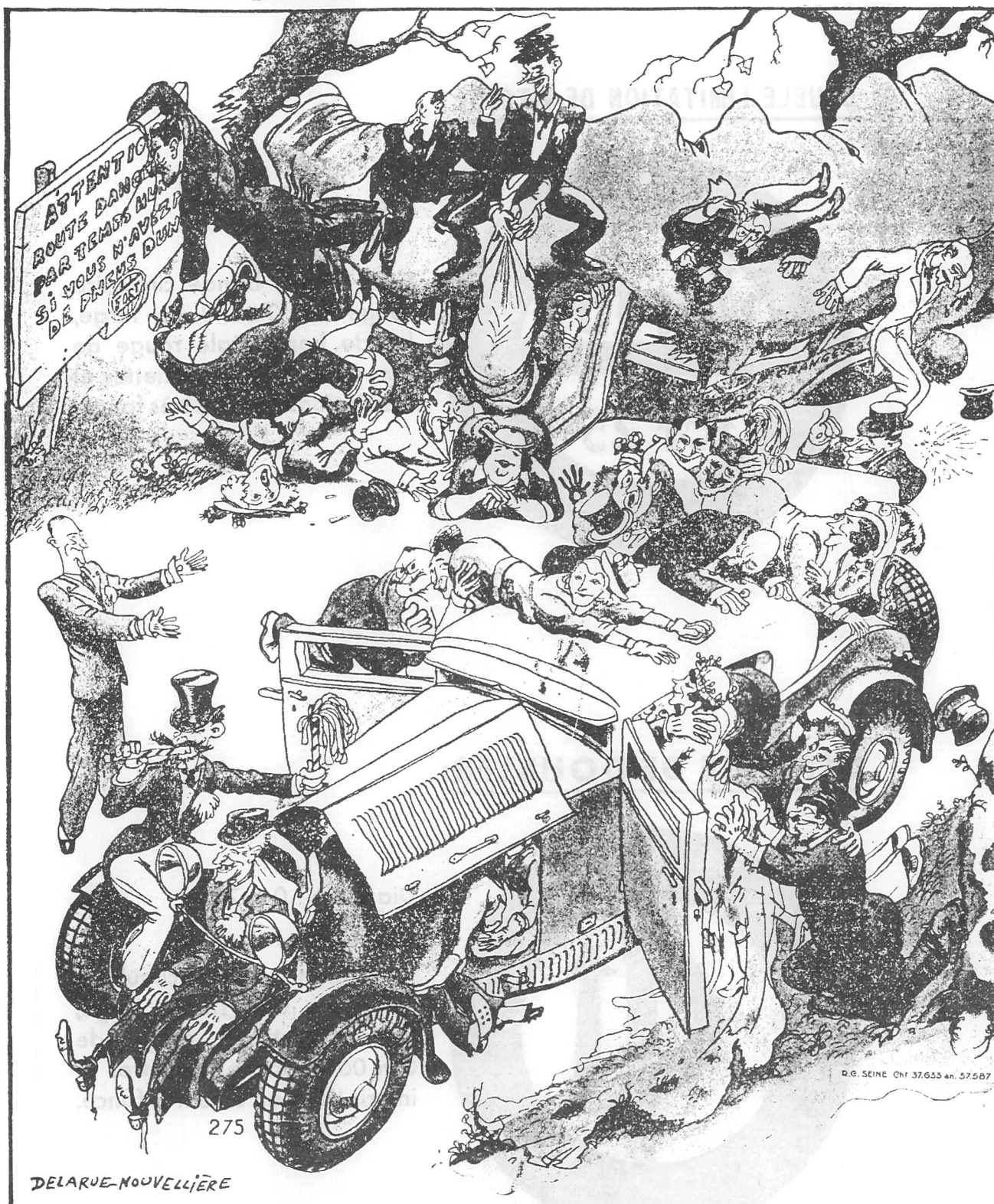
Couleurs :

Fond blanc, bande circulaire rouge de 0 m. 13 de large, bande verticale rouge de 0 m.06 de large, vignettes et inscriptions en bleu très foncé.

Échelle 1/10<sup>me</sup>.



**L'autocar de la noce s'était engagé sans pneus DUNLOP sur une route glissante...**

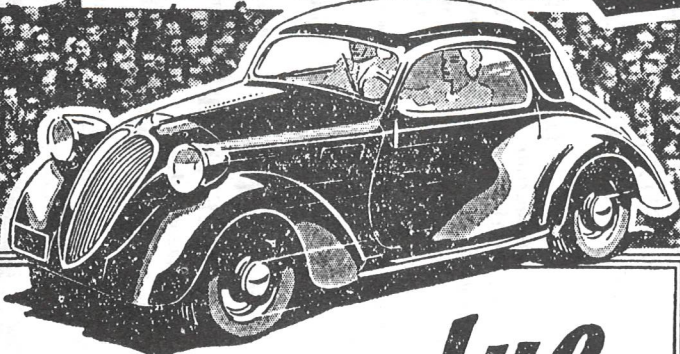


**LE BON SAMARITAIN : Gens de la noce, montez tous dans ma voiture, je ne crains ni la surcharge ni le dérapage : j'ai des DUNLOP FORT**

**Succursale : 57, Rue de la République — AMIENS**



# SIMCA *cinq*



LICENCE  
**FIAT**  
**SIMCA**  
 IIII

## Attendue

par

## 1.500.000 clients

...garantie de  
 6 mois avec  
 3 revisions  
 gratuites

...les roues  
 avant indé-  
 pendantes

...avec 4  
 vitesses,  
 3<sup>e</sup> silencieuse et  
 synchronisée

...son  
 prix  

### 9.900F

...moteur  
 4 cylindres  
 avec culasse  
 aluminium

...4 freins  
 hydrauliques,  
 4 amortisseurs  
 hydrauliques

...carrosserie  
 MONOCOQUE  
 tout acier

...3 lit. 624 aux  
 100 kms sur  
 PARIS-MADRID  
 et retour (2498 kms)  
 sous le contrôle de l'A.C.F.

...105 kms 532  
 couverts en  
 1 heure à  
 MONTHERY  
 sous le contrôle de l'A.C.F.

AMIENS : LEPHAY Charles, 60, Boulevard Thiers

F.38-1

Imprimerie du Progrès  
TRAVAUX EN TOU

GRANDS MAGASINS DE NOUVEAUTÉS

# HIPPOLYTE CARON

**V**ariqueux —  
 vous supporterez toujou  
 vos Bas Elastiques si vo  
 les faites faire sur mesure

Document 11 01

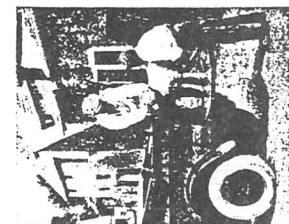


**C**



**PRIX D'ACHAT MODIQUE**  
grâce à la construction en grande série qui abaisse le prix de revient.

**I**

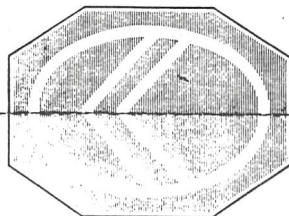


**1.000 AGENTS**  
parfaitement installés, dans les villes les plus importantes de France et à l'étranger, sont toujours prêts à aider les clients de leur expérience et de leurs conseils.

**T**

**ÉCONOMIE DE CONSOMMATION**  
Aux 100 kilomètres 7 litres 1/2 d'essence et 250 grammes d'huile pour la 10 HP  
5 litres 1/2 d'essence 125 grammes d'huile pour la 5 HP

**R**



**PLUS DE FACTURES ARBITRAIRES**  
grâce au catalogue des réparations dont les tarifs sont appliqués par tous les Agents exclusifs.

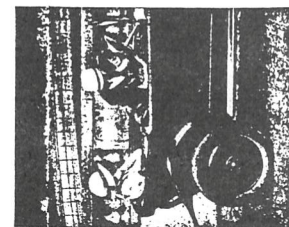
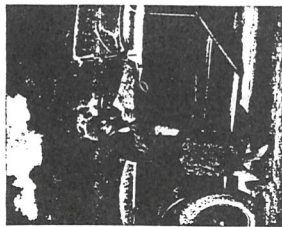
**O**

**INTERCHANGEABILITÉ DES PIÈCES**  
La haute précision de la fabrication CITROËN rend toutes les pièces strictement interchangeables.

**E**

**FACILITÉ DE CONDUITE**  
Aucun apprentissage spécial n'est nécessaire pour conduire une voiture CITROËN

**N**



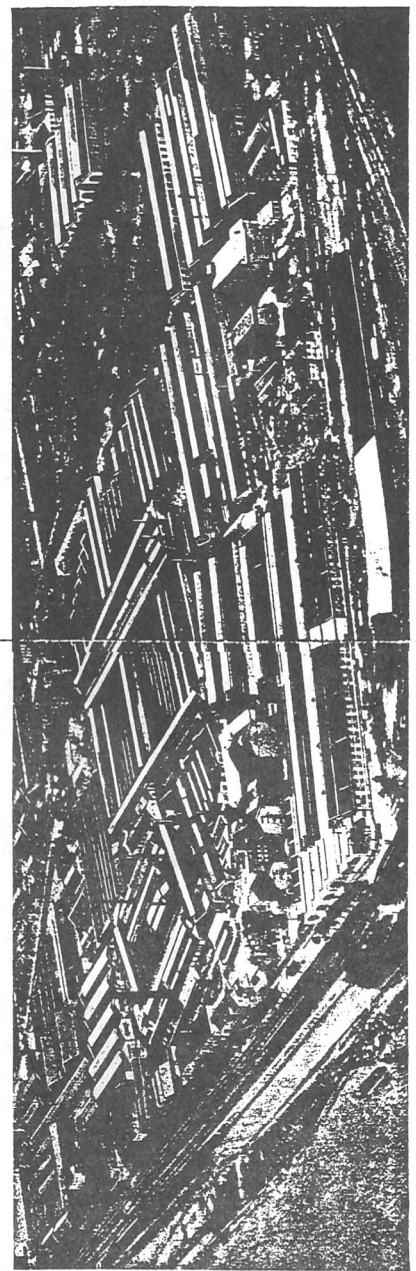
**2.500 STOCKISTES**  
répartis dans presque tous les cantons de France, tiennent en permanence à la disposition de la clientèle, à des prix connus, les pièces de rechange les plus usuelles.

**VENTE AU COMPTANT OU AVEC FACILITÉS DE PAIEMENT**  
Demander la notice spéciale pour vente à crédit.

**LA PREMIÈRE VOITURE FRANÇAISE CONSTRUITE EN GRANDE SÉRIE**



**LUCIEN CORROYER**  
AGENT EXCLUSIF  
16 à 24, rue Jules-Barni  
**AMIENS**  
(Somme)





# Nos Grands Garages

## Les Établissements CORROYER (Amiens)

Avec le développement prodigieux que connaît en ce moment l'automobile, une nouvelle industrie est née, qui aurait dû se développer en même temps, voire même avant l'automobile elle-même, mais qui, en raison de la nature même du rôle qu'elle est appelée à jouer, n'a pu que suivre le mouvement : je veux parler des garages pour voitures automobiles.

Sous ce terme de garage, il faut entendre, quand il s'agit d'un établissement moderne, un ensemble très complexe qui compte, comme nous allons le voir, un assez grand nombre de services réunis dans les mêmes locaux, et qui doivent être en rapports constants les uns avec les autres.

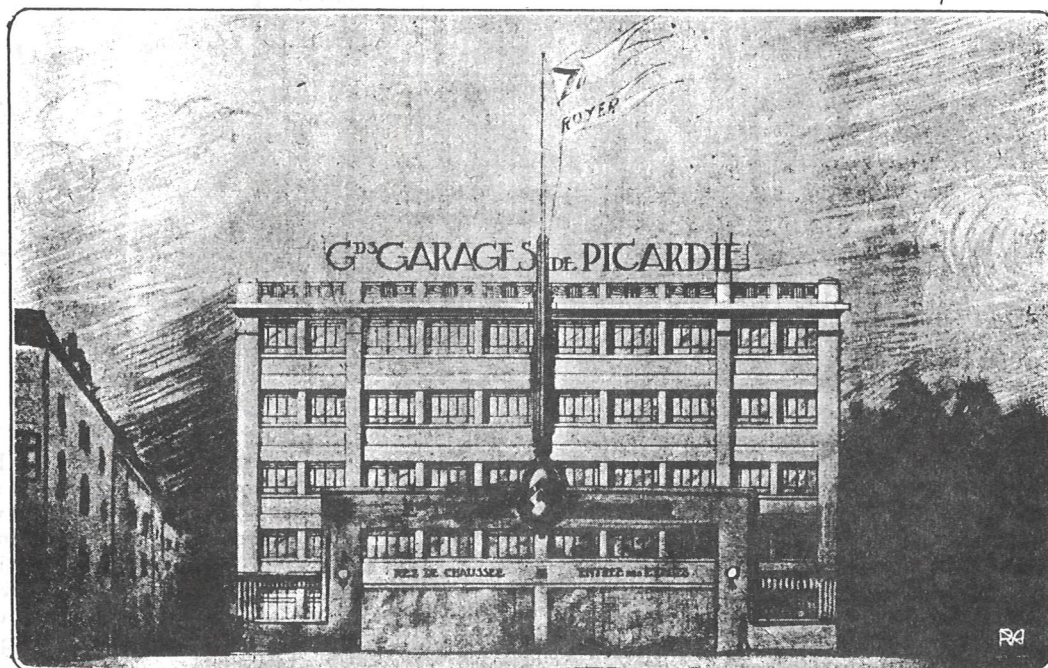
Il y a d'abord le garage

proprement dit, c'est-à-dire le local où l'on loge les voitures au repos. Dans toutes les grandes villes où le garage particulier attenant au local d'habitation est toujours une exception rare, il y a pénurie de garages. Le développement des garages est donc une question vitale pour l'industrie automobile elle-même. Il est fréquent, en effet, de constater qu'une des principales raisons qui font hésiter un particulier à acheter une voiture pour son travail ou son plaisir, c'est la difficulté qu'il éprouvera à la garer.

Jusqu'alors, les garages dans toutes les grandes villes se sont montrés insuffisants comme étendue, et surtout comme organisation. Nous reviendrons tout à l'heure sur ce point, plus longuement.

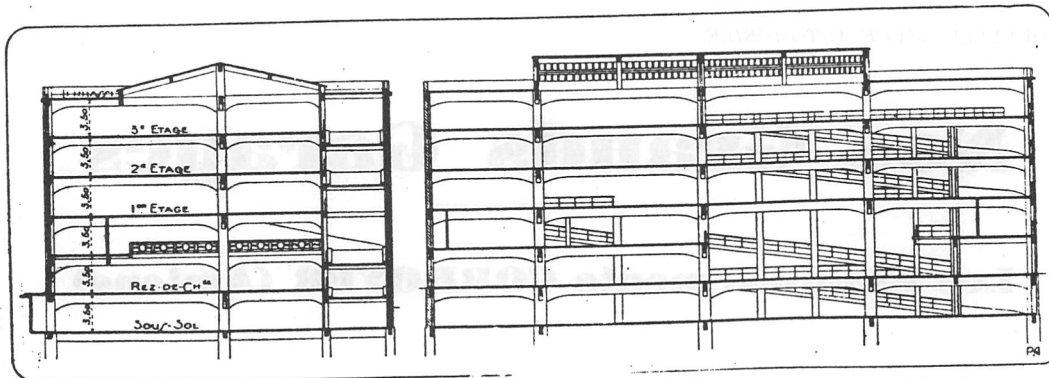


M. CORROYER QUI DIRIGE  
LES GRANDS GARAGES  
DE PICARDIE



VUE DES GRANDS GARAGES DE PICARDIE, ACTUELLEMENT EN CONSTRUCTION





COUPES DU GARAGE, MONTRANT LES RAMPES D'ACCÈS AUX ÉTAGES

A côté du garage, il doit y avoir l'atelier d'entretien : atelier où on exécute le plus rapidement possible les petites réparations courantes et l'entretien des voitures garées par ailleurs. Cet atelier doit se trouver obligatoirement dans les locaux mêmes du garage. Il comportera dans ses services annexes, les magasins où sont réunies les matières premières indispensables pour toutes les petites réparations dont nous venons de parler.

Très généralement au garage sera annexé un magasin où la clientèle pourra se procurer les pièces de rechange et accessoires qui lui sont indispensables: bougies, pneus, pièces de rechange de carburateur, accessoires divers comme avertisseurs, lanternes, ampoules de phares, etc., etc...

Le garage comportera aussi, bien évidemment, un ou plusieurs postes de distribution d'essence et d'huile, essence et huile constituant l'aliment des voitures et de même que le grenier à fourrage voisinait toujours autrefois avec l'écurie où logeaient des chevaux, de même le poste distribu-

teur d'essence doit être à proximité immédiate du garage des voitures.

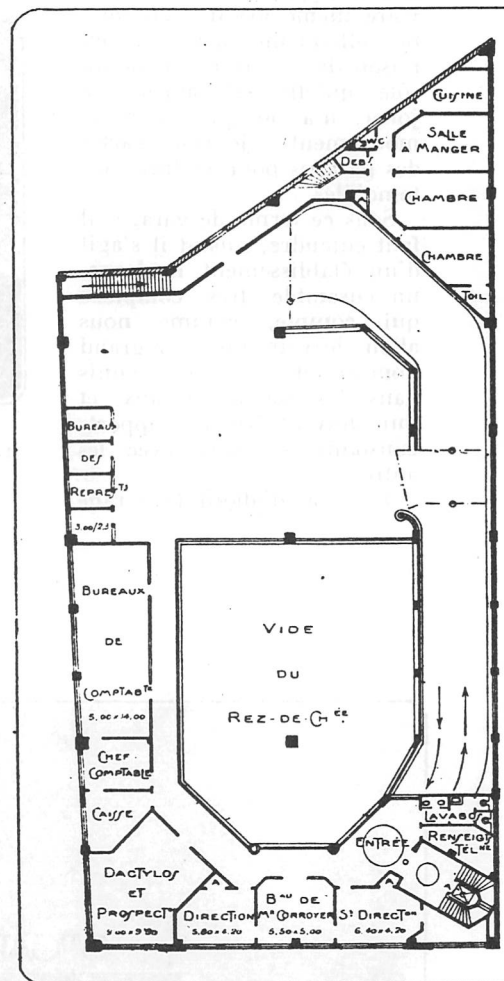
Dans le garage aussi se trouveront les postes de lavage : chapitre fort important et beaucoup trop négligé dans la plupart des garages actuels, où faire laver une voiture pendant la nuit se présente très souvent comme un problème insoluble.

Voilà pour le service de garage proprement dit. Mais il y a d'autres services annexes qui pourront se trouver soit dans les locaux mêmes du garage, soit dans des locaux voisins : je veux parler de l'atelier de réparations et du magasin général de pièces de rechange.

Dans cet atelier de réparations seront faits seulement les travaux importants qui exigeraient un temps trop long, et une immobilisation excessive dans l'atelier d'entretien.

Le magasin de pièces de rechange et de matières premières devra être très abondamment pourvu et capable d'alimenter sans retard l'atelier de réparations.

Remarquons enfin que très généralement



PLAN DE L'ENTRESOL

l'exploitant du garage sera agent d'une ou plusieurs marques de voitures. Il lui faudra donc prévoir les locaux et des services spéciaux pour la réception de ces voitures de l'usine, leur examen et leur mise au point de finition, et enfin pour la livraison au client. Il sera bon que ce service soit distinct de celui du garage proprement dit, mais il aura toujours avec lui quelques points communs.

Enfin, tous ces services seront dirigés par le personnel de bureau dont les locaux devront, bien entendu, se trouver à proximité immédiate des services intéressés.



## LA CRISE DE L'INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE

L'automobilisme traverse actuellement une passe difficile, et le mot « crise » qu'on emploie un peu facilement à tout sujet, a été déjà et maintes fois prononcé. Le fait est que la gêne se manifeste sous divers aspects, soit que l'on annonce que telle maison va cesser de construire, que telle autre va licencier la moitié de son personnel, soit que l'on constate une quasi-impossibilité d'étendre actuellement la sphère d'évolution d'une industrie spéciale par la démocratisation de sa clientèle.

Depuis six années, le nombre de voitures circulant en France s'est accru dans les proportions indiquées par les chiffres suivants :

|       | Voitures bourgeoises |                | Voitures industr. |                |
|-------|----------------------|----------------|-------------------|----------------|
|       | Nombre               | Chevaux-vapeur | Nombre            | Chevaux-vapeur |
| 1901. | 4.427                | 22.415         | 939               | 4.012          |
| 1902. | 7.358                | 39.314         | 1.849             | 8.263          |
| 1903. | 9.922                | 61.526         | 3.062             | 15.960         |
| 1904. | 12.519               | 92.612         | 4.588             | 23.307         |
| 1905. | 15.011               | 133.013        | 6.532             | 46.348         |
| 1906. | 17.358               | 179.264        | 8.904             | 72.664         |

Cette statistique fait ressortir clairement le caractère qu'a affecté jusqu'à ce jour la fabrication des automobiles ; jusqu'à présent on n'a guère travaillé que pour le luxe, pour le sport. Or, la clientèle à qui l'on s'adresse est forcément restreinte, et le snobisme se fatigue rapidement.

Voilà pour la consommation. Quant à la production, que s'est-il passé ? Des résultats des premières années on n'a vu que l'aspect exceptionnellement brillant. Les bénéfices ont été d'autant plus faciles que le commerce était de luxe et que la marge de plus-value était par là-même plus grande. Des lors, on a construit, encore construit ; des maisons se sont transformées ; tel fabricant de machines, tel fabricant de bicyclettes, tel fabricant de soieries même, se sont sans délai armés pour la conquête du domaine nouveau ; d'où des bouleversements terriblement coûteux dans l'outillage ; non seulement des entreprises anciennes se sont lancées dans cette voie, mais encore des affaires nouvelles ont été fondées ; alors qu'au 31 décembre 1902, on comptait seulement 60 sociétés s'occupant d'automobiles, pour un capital de 90 millions, moins de quatre ans après, au 30 juin 1906, les sociétés se chiffraient à 140, pour un capital de près de 200 millions.

En neuf ans, la fabrication passait, de 1.631 voitures en 1898, à 55.000 voitures en 1906, avec une augmentation constante d'une année à l'autre. La production pouvait d'ailleurs être encouragée par les progrès de nos exportations qui, de 520.000 fr. en 1897, dépassaient, en 1905, le chiffre de 96 millions (100 millions même en y comprenant les colonies).



La France avait eu d'abord une avance considérable sur les autres nations, qui étaient nos tributaires. Nous avons signalé le développement colossal des exportations de 1897 à 1905. Les plus gros clients étaient pour nous, en 1905, l'Angleterre, l'Allemagne, la Belgique, l'Italie et les Etats-Unis, pays à l'égard desquels nos exportations s'étaient accrues, de 1901 à 1905, selon les chiffres suivants :

|                  | 1901                    | 1902   | 1903   | 1904   | 1905   |
|------------------|-------------------------|--------|--------|--------|--------|
|                  | (en millions de francs) |        |        |        |        |
| Angleterre ..... | 8.313                   | 13.190 | 31.677 | 39.935 | 49.727 |
| Allemagne .....  | 1.163                   | 1.859  | 5.392  | 7.689  | 11.316 |
| Belgique .....   | 1.162                   | 2.044  | 3.679  | 6.709  | 10.229 |
| Italie .....     | 1.459                   | 2.417  | 2.363  | 2.733  | 4.805  |
| Etats-Unis ..... | 86                      | 429    | 877    | 2.621  | 6.647  |

Le développement remarquable du sport dans ces divers pays devait naturellement inciter à la fabrication des machines qu'on était obligé d'aller chercher au-delà de la frontière. Aussi, loin de demeurer à la merci de l'industrie française, ces pays ont-ils organisé contre elle la plus dangereuse des concurrences.

Il semble donc que l'on soit arrivé au moment où l'industrie de l'automobile devra se transformer sous peine d'aboutir à une impasse. Après la période de luxe, devra venir la période de l'utilisation pratique, de la mise à la portée de tous, de la mise à la disposition des besoins de la vie sociale, d'un moyen de locomotion qui, jusqu'à présent, était réservé à une minorité de privilégiés.

## Un peu de tout

Voici d'après la brochure éditée par Michelin : « 1935, faits et chiffres sur l'Automobile en France », la répartition de la circulation automobile dans le monde.

Autos en circulation au 1<sup>er</sup> Janvier 1935

|                            |            |
|----------------------------|------------|
| Etats-Unis ... ..          | 24.933.000 |
| France ... ..              | 2.010.000  |
| Grande-Bretagne ... ..     | 1.863.000  |
| Canada ... ..              | 1.119.000  |
| Allemagne ... ..           | 776.000    |
| Australie ... ..           | 596.000    |
| Argentine ... ..           | 331.000    |
| Union Sud-Africaine ... .. | 209.000    |
| Belgique ... ..            | 194.000    |

D'après la même brochure, l'automobile paie toutes les routes et laisse en plus 3 milliards pour les dépenses générales du pays.

## Quelques Chiffres

Nous relevons dans un discours prononcé par M. Charles Blum, président de l'Union de Véhicules Industriels, les statistiques suivantes :

Le nombre de véhicules industriels vendus en France en 1935 ne dépassera pas 18.000 contre 52.000 en 1929.

A l'étranger, au contraire, où l'on a compris l'apport que ce nouveau mode de transport donne à l'activité générale nous voyons une diffusion d'emploi de l'automobile. Je ne citerai que quelques chiffres.

En Allemagne, la vente passait :  
de 15.000 en 1931  
à 40.000 en 1934.

En Angleterre :  
de 67.300 en 1931  
à 91.500 en 1934.

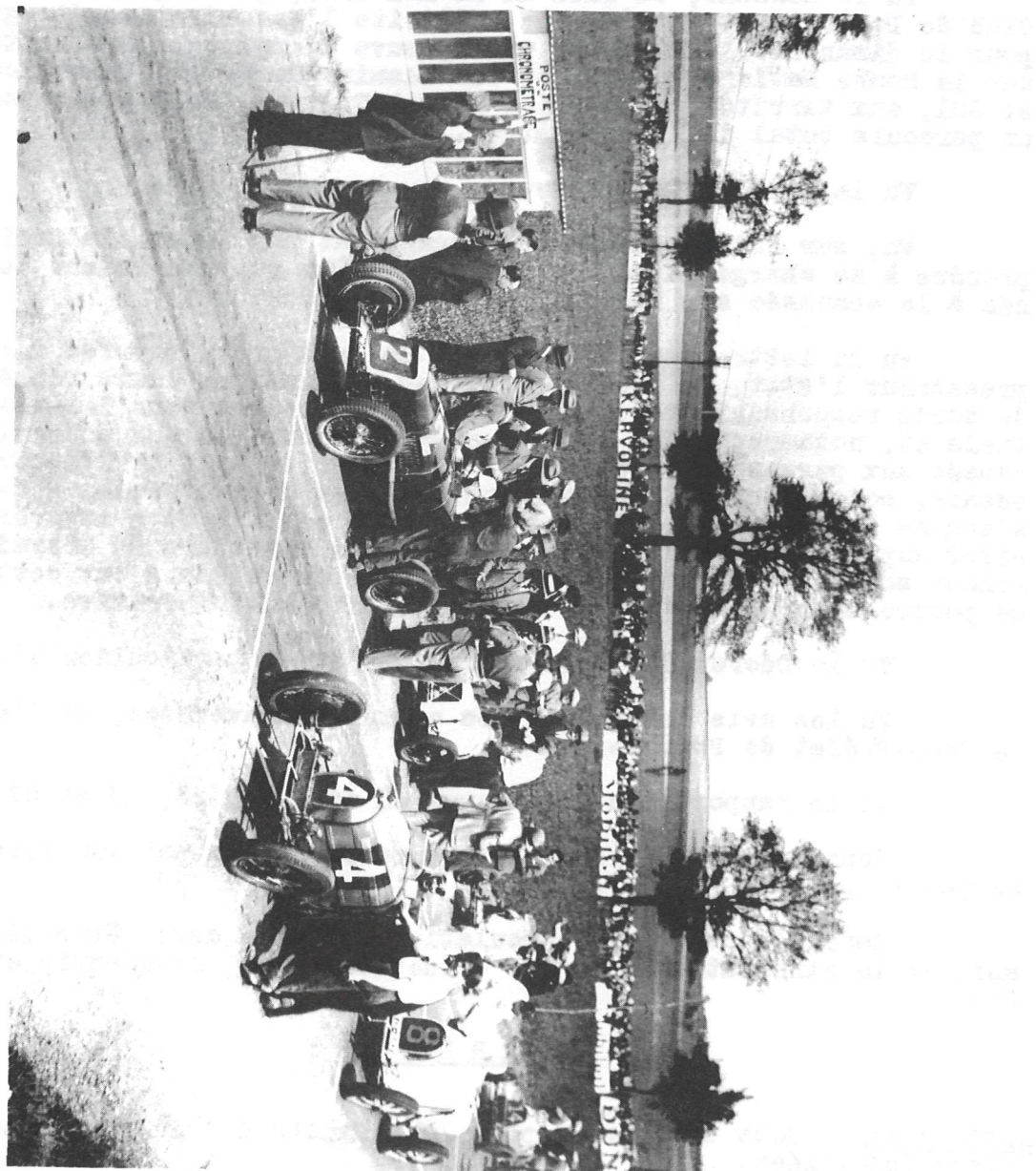
Aux Etats-Unis, la vente des camions en 1934 était supérieure de 67 o/o à celle de 1933.

On peut dire qu'en Angleterre et aux Etats-Unis la progression du nombre des véhicules industriels a été un des premiers indices de cessation de la crise alors qu'en France en contre-partie négative, la crise s'accroît en intensité comme en rapidité au fur et à mesure que le nombre de camions diminue.

Les Pouvoirs Publics qui, pour donner satisfaction aux Compagnies de chemin de fer font une lutte acharnée aux transports routiers, peuvent entonner un chant de victoire.

Quant à nous, constatant que la détresse de l'industrie automobile coïncide avec l'augmentation de la crise économique, il nous est impossible de partager cette allégresse.







CABINET du PREFET.

Le PREFET de la SOMME,  
Officier de la Légion d'Honneur;

Vu la demande, en date du 13 Mai 1929, par laquelle "l'Automobile-Club de Picardie et de l'Aisne" sollicite l'autorisation d'organiser, pour le dimanche 9 Juin 1929, une épreuve sportive (course automobile), sur la Route Nationale n° 37 et les chemins de Grande Communication n° 88 et 201, aux territoires de Brie, Mesnil-Bruntel, Mons-en-Chaussée, soit un parcours total de 10 kilomètres.

Vu la durée de l'épreuve;

Vu, sur ladite demande, l'engagement par lequel la Société déclare prendre à sa charge la réparation des dégâts qui pourraient être occasionnés à la chaussée sur laquelle aura lieu l'épreuve;

Vu la lettre, par laquelle la Société organisatrice décharge expressément l'Etat, le département, les communes et leurs représentants, de toute responsabilité civile en ce qui concerne tous les risques éventuels et, notamment, les conséquences des dommages qui pourraient être causés aux personnes ou aux biens par le fait, soit de l'épreuve ou de ses essais, soit d'un accident survenu au cours ou à l'occasion de l'épreuve, s'engage à supporter ces mêmes risques et déclare être assurée à cet effet auprès d'une Compagnie agréée par le Ministère du Travail et notoirement solvable par un contrat spécifiant qu'en aucun cas cette Compagnie ne pourra mettre en cause la responsabilité administrative.

Vu le Décret du 31 Décembre 1922 et en particulier l'article 33.

Vu les avis des Maires des communes traversées, et l'avis de M. le Sous-Préfet de Péronne.

Vu le rapport des Ingénieurs en date des 24, 25 et 27 Mai 1929.

Considérant que le circuit sera fermé et, par conséquent, interdit au public pendant les épreuves.

Considérant que la circulation routière devra être déviée pour assurer la circulation dans les directions Ham - St-Quentin et Péronne - Ham.

#### A R R E T E :

- Article 1er - Sont autorisées pour le Dimanche 9 Juin 1929, les épreuves ci-dessus spécifiées.

- Article 2ème - Les organisateurs des épreuves devront d'ailleurs satisfaire aux dispositions prescrites par le Décret du 31 Décembre 1922 (Code de la Route) et en particulier à l'article 33 § 3.

- Article 3ème - La circulation des véhicules et des piétons sera complètement interdite de 12 h.30 à 18 h.30 sur le circuit de route défini ci-dessous:

1° - La Route Nationale n° 37, entre le croisement du chemin de grande communication n° 88 à la sortie de Mesnil-Bruntel et le croisement du chemin



de grande communication n° 201, au droit de Mons-en-Chaussée.

- 2° - Le chemin de grande communication n° 201, entre le croisement président (Route Nationale n° 57) et la rencontre du chemin de grande communication n° 88 à Brie.
- 3° - Le chemin de grande communication n° 88, entre le chemin de grande communication n° 201 à Brie et la Route Nationale n° 57 à la sortie de Mesnil-Bruntel.

- Article 4ème - Des barrières gardées devront être placées le long du circuit, au croisement des voies de communication ainsi que dans les villages de Brie et de Mesnil-Bruntel.

- Article 5ème - La circulation normale sera déviée dans les 2 sens et s'effectuera :

- 1°) Pour la direction d'Amiens - St-Quentin, entre Brie et Mons-en-Chaussée et inversement, par les chemins vicinaux ordinaires de Brie à Athies et de Prusle à Athies.
- 2°) Pour la direction Péronne - Ham et inversement, depuis la sortie de Doingt jusqu'à Athies, par le chemin de grande communication n° 202 et les chemins vicinaux ordinaires de Mons-en-Chaussée à Bias et de Prusle à Athies.

- Article 6ème - Des gardiens et consignes devront être placés aux points de déviation des routes et chemins, pour diriger et renseigner les voyageurs.

- Article 7ème - Il est interdit de coller des affiches sur les panneaux de signalisation.

- Article 8ème - Les organisateurs prendront toutes les mesures nécessaires pour assurer la protection des récoltes aux abords du circuit. D'autre part, ils devront se mettre en rapport avec les riverains intéressés pour la location du terrain nécessaire à l'installation des tribunes ou enceintes payantes.

- Article 9ème - Les frais qu'entraîneront les mesures d'ordre et de sécurité jugées nécessaires et, éventuellement, les conséquences des accidents qui pourraient survenir au cours de la manifestation, seront supportés par la Société organisatrice de la course.

Dès la notification du présent arrêté, le Président de "l'Automobile Club de Picardie et de l'Aisne" devra justifier à M. le Commissaire Spécial de Police d'Amiens que ladite Association a contracté l'assurance prescrite par les instructions de M. le Ministre de l'Intérieur du 28 Mai 1923, à l'effet de couvrir l'Etat des conséquences des accidents dont pourrait être victime le personnel du Service d'ordre, ainsi que pour la réparation du préjudice causé par les accidents qui pourraient survenir aux chevaux.

En tout état de cause, les membres du Comité de "l'Automobile-Club de Picardie et de l'Aisne" seront personnellement et solidairement responsables des accidents envisagés qui pourraient se produire au cours de la manifestation projetée.







## **NOTES, COMPLEMENTS ET SUGGESTIONS PEDAGOGIQUES**

**Couverture** : dessin tiré de la couverture de la revue Automobile-Club de Picardie et de l'Aisne, avril 1925, n° 165. A.D. Somme, 120 PER.

**Document 1** : "Omnibus-landau". Extrait du **catalogue** de la fabrique de voitures Richard frères à Abbeville. 1866. A.D. Somme, 99 M 106754/1.

**Document 2** : **Rapport** de l'ingénieur ordinaire des mines sur la demande de mise en circulation d'une Panhard et Levassor. 30 novembre 1896. Extraits. A.D. Somme, 99 M 96811/5.

**Document 3** : **Demande d'autorisation** par la Société anonyme de traction automobile de faire circuler un tracteur à vapeur avec 2 remorques, entre Marcheville et Abbeville. Avril 1903. A.D. Somme, 99 S 377897.

Les premières voitures automobiles furent des diligences à vapeur mises au point en Angleterre dans la première moitié du XIXe siècle. Ce n'est qu'en 1891 que Panhard et Levassor montèrent sur châssis un moteur à explosion récemment inventé par Daimler.

### **exploitation** :

– passage de la voiture à cheval à l'automobile : même silhouette, avec une caisse et quatre roues ; mais évolution quant à la force motrice (cheval, vapeur, essence)

– permanence et évolution du **vocabulaire** :

on peut partir du descriptif d'une automobile d'aujourd'hui et rechercher dans les documents les termes employés (freins, essieux, embrayer, ...) ceux qui ont changé de sens, et ceux qui sont périmés (corne d'appel, désembrayer, ...)

– caractéristiques des véhicules : vitesse, traction arrière, ...

**Document 4** : Extraits du **catalogue** de la Belle Jardinière. Paris. Vêtements et livrées pour l'automobile. 1928. A.D. Somme, fonds GUERLIN (en cours de cotation).

L'automobile est encore à bien des égards, en 1928, un objet de luxe. Mais si les propriétaires sont nombreux à avoir un chauffeur, beaucoup conduisent eux-mêmes. La Belle Jardinière, grand magasin parisien, propose à ses clients des vêtements propres à la conduite automobile. Le conducteur bourgeois se distingue de son chauffeur par l'aspect extérieur du vêtement, non par la qualité de l'article, comme en témoignent les prix des "livrées". Le costume marque la distinction sociale, la fonction ; mais le chauffeur, domestique de grande maison, est vêtu luxueusement.



**exploitation :**

– **le vêtement**, ses formes, ses matières premières ; étude du vocabulaire spécifique :

- **crispin** : manchette qui s'ajoute aux gants
- **raglan** : pardessus aux manches sans couture à l'épaule
- **whipcord** : étoffe anglaise à tissu serré

– **les prix** : ils sont exprimés en francs Poincaré.

Il est un peu arbitraire d'essayer de les convertir en francs d'aujourd'hui\*. Par contre, une comparaison avec les salaires de l'époque peut être fructueuse.

A titre indicatif, voici quelques données statistiques :

• salaires horaires moyens en 1928 :

ouvrier cordonnier : 3,09 F.

tisserand : 2,83 F.

menuisier : 3,54 F.

maçon : 3,71 F.

manoeuvre : 2,66 F.

ouvrières : 1,97 F.

(repasseuses, couturières,  
lingères, ... etc.)

**Documents 5 et 6** : Planches de catalogues. Véhicules de tourisme Ford. 1924.

Véhicules utilitaires Berliet. 1927.

A.D. Somme, fonds GUERLIN (en cours de cotations).

**exploitation :**

– travail sur **les prix** : cf. document 4.

– recherche sur **les accessoires** et les avantages mis en valeur pour **la promotion des véhicules** (comparer avec aujourd'hui ; cf. publicité dans les divers médias).

– **vocabulaire** :

- **linoléum** : sorte de tapis en toile de jute enduite d'huile de lin et de liège en poudre
- **custode** : panneau latéral arrière d'une carrosserie automobile

– comparaison des "**véhicules industriels**" avec nos "poids-lourds" : dimensions, charges utiles, ...

– le gazogène : (cf. postérité pendant la guerre 1939–1945).

\* il faudrait multiplier par trois les prix indiqués ...

**Document 7** : Les papiers officiels. **Certificat de capacité**. 28 juillet 1900.

A.D. Somme, 99 S 256230.

**Récépissé de déclaration**. 18 mai 1900. A.D. Somme, 99 S 377895.

**Procès-verbal de réception des mines**. 1921. A.D. Somme, 99 S 356592.

Les deux premiers documents sont les ancêtres du **permis de conduire** et de la **carte grise** ; le troisième, une description extrêmement technique d'un véhicule.

Dès les débuts de l'automobile, il apparaît nécessaire d'en réglementer la circulation et de contrôler les véhicules et les conducteurs. Le "permis de conduire" est cité pour la première fois, dans le décret du 31 décembre 1922, "portant règlement général sur la police de la circulation et du roulage".

**exploitation** :

- les **papiers** du conducteur aujourd'hui
- la **fiscalité indirecte** : les timbres fiscaux

**Document 8** : Page de publicité pour la Compagnie d'assurances La Préservatrice. Les Echos du commerce, de l'industrie, de l'agriculture et des arts en Picardie. Seconde année, n 9, septembre-octobre 1936. A.D. Somme, 599 PER 1

**exploitation** :

- le système des **assurances** ; les différentes branches ; les mutuelles
- l'assurance automobile : une obligation légale

**Document 9** : Le code de la route. Deux **panneaux**. Sans date (Entre-deux guerres).

On peut considérer le décret du 31 décembre 1922 mentionné ci-dessus comme un véritable **code de la route**. Toutefois, il ne parle pas de **signalisation routière**. Celle-ci se met en place sous forme de panneaux et plaques murales, à partir de 1900, le long des axes routiers. C'est en 1928 que s'unifie le système unique de signalisation sur les routes.

**exploitation** :

- la **sécurité routière**
- les **panneaux du code**
- le caractère international de celui-ci



**Document 10** : Page de **publicité** pour les pneus Dunlop dans la revue l'Automobile-Club de Picardie et de l'Aisne. 1932. A.D. Somme, 120 PER.

On notera, alors qu'il s'agit de parler de sécurité, l'exploitation d'une situation extrême et cocasse pour vendre des pneus. L'argument humoristique est manié sans nuance.

On remarquera également la référence judéo-chrétienne du "Bon Samaritain", de plus en plus difficile à saisir par nos élèves.

**exploitation :**

- recherche des arguments employés aujourd'hui dans les différentes formes de **publicité** pour les pneumatiques.

**Document 11** : La démocratisation de l'automobile. Placard **publicitaire** pour la "Simca Cinq". Le Progrès de la Somme. 1938. A.D. Somme, 259 PER.

L'évolution est très perceptible tant sur le plan technique (notez les capacités du véhicule) que sur celui de la clientèle potentielle. (1 500 000 clients pour une population de 40 millions de personnes). On retiendra les arguments de vente. (prix, vitesse, faible consommation, service après-vente,).

**Document 12** : Une organisation moderne : la firme CITROEN ; **placard publicitaire** diffusé sur Amiens par Lucien Corroyer. Sans date (avant 1932). A.D. Somme, fonds GUERLIN.

**exploitation :**

- fabrication de **série**
- **standardisation**
- réseau d'agents et de stockistes
- transparence des prix (réparations et pièces)

**Document 13** : extraits d'un **article** de la Nouvelle Revue Automobile sur les "Grands garages de Picardie". 20 nov. 1929. A.D. Somme, fonds GUERLIN (non coté).

A l'occasion de la construction des Grands Garages de Picardie (les bâtiments existent encore aujourd'hui boulevard de Belfort à Amiens), le numéro 1 de la Nouvelle Revue Automobile présente le **garage moderne fonctionnel**.

La nécessité se fait sentir d'une structure d'accueil pour les nouveaux "chevaux". A côté du garage d'entretien, il faut des ateliers de réparation, des magasins de pièces de rechange et accessoires, des postes de lavage, des pompes à essence, ... etc.

**exploitation :**

- **comparaison** entre les structures nécessaires à la **voiture hippomobile** (écuries, remises, greniers à fourrage) et celles requises par la **voiture automobile**.

**Document 14** : L'industrie automobile. Montage d'extraits de deux études tirées, l'une, de la revue l'Automobile-Club de Picardie et de l'Aisne de novembre 1907 ; l'autre, de la revue l'Echo Automobile Picard de mars 1936.  
A.D. Somme, fonds GUERLIN et 565 PER.

Le document de 1907 présente deux informations intéressantes : l'évolution du nombre de voitures en circulation en France, et l'évolution des exportations françaises d'automobiles. L'auteur souligne le développement de la concurrence étrangère et la nécessité de démocratiser ce "moyen de locomotion qui jusqu'à présent, était réservé à une minorité..."

Le document de 1936 montre l'évolution comparée de la vente de véhicules industriels en France, Allemagne et Angleterre et ses liens avec la crise mondiale.

**exploitation :**

- **graphiques** simples
- **cartographie**
- **calculs**

**Document 15** : le sport automobile. Le départ du Grand Prix de Picardie. 9 juin 1929. Photographie tirée du tome 4 des Essais d'histoire locale, Société Archéologique de Péronne : René Lavalard et Robert Embry, Au temps du Grand Prix de Picardie. Circuit de Péronne.

**Document 16** : Règlement de course automobile. 9 juin 1929. (cf. doc. 15).  
A.D. Somme , 99 S 356340.

**exploitation :**

- le **sport automobile** ; hier et aujourd'hui ; recherches dans les médias.

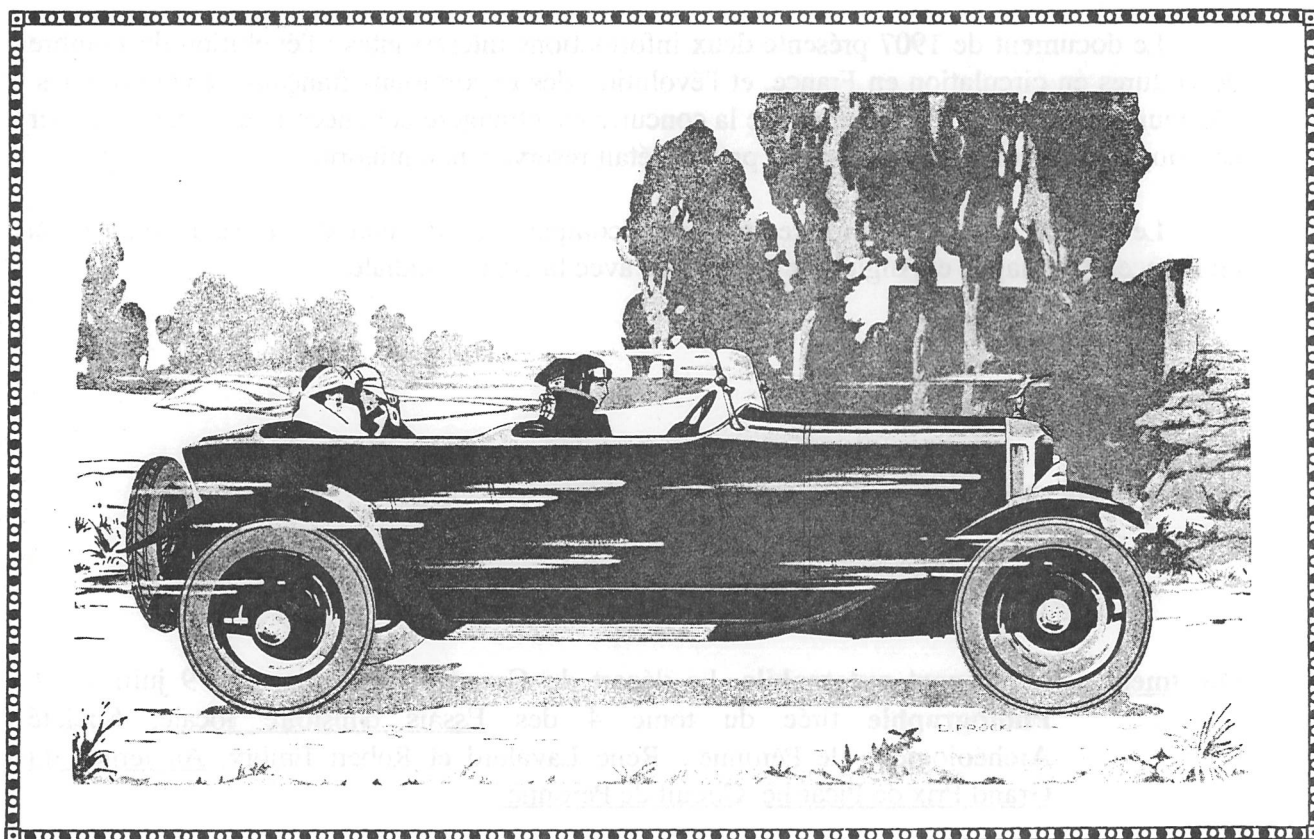
**Document 17** : Un accident. Photographie tirée de R. Lavalard et R. Embry, Au temps du Grand Prix de Picardie, op. cité supra. (avec l'autorisation de l'auteur).

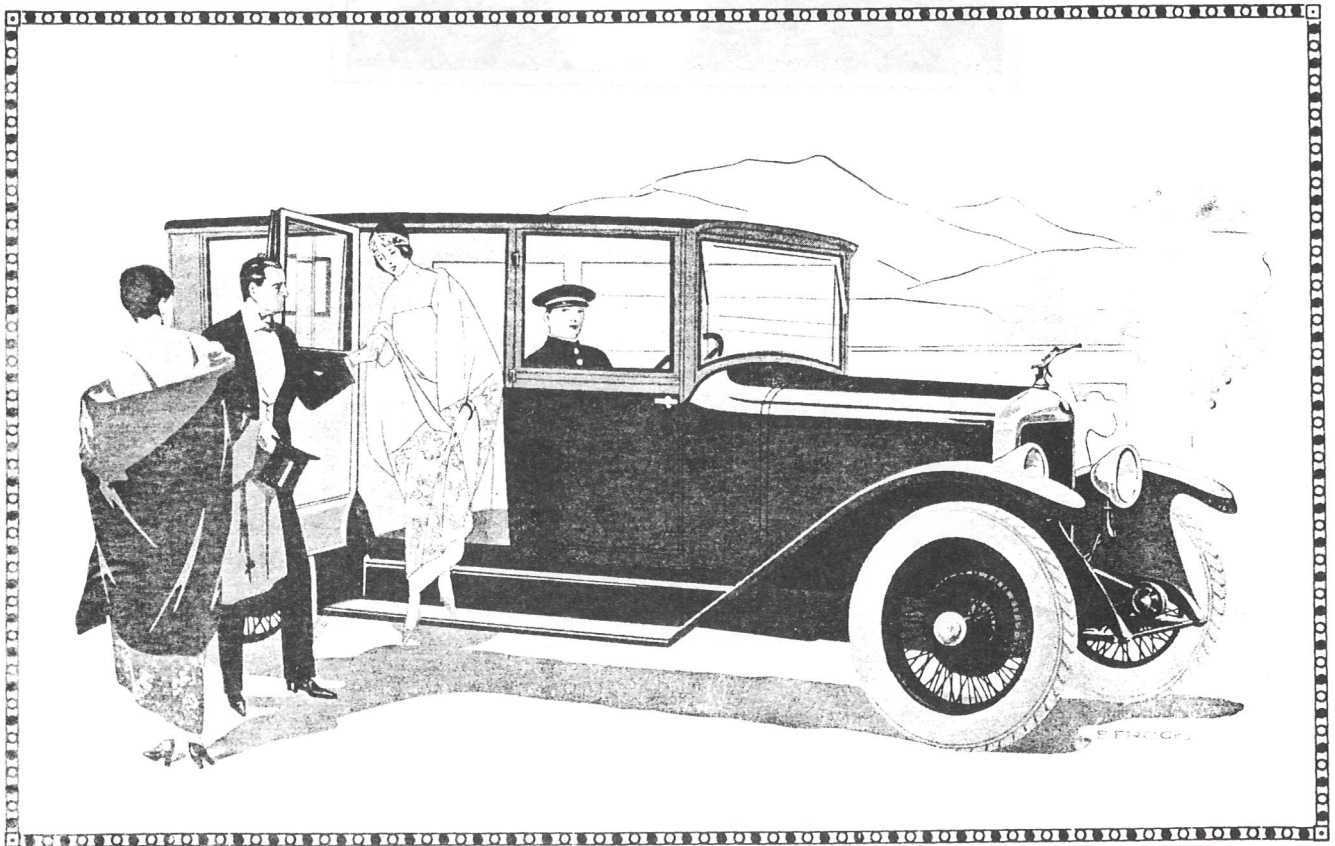
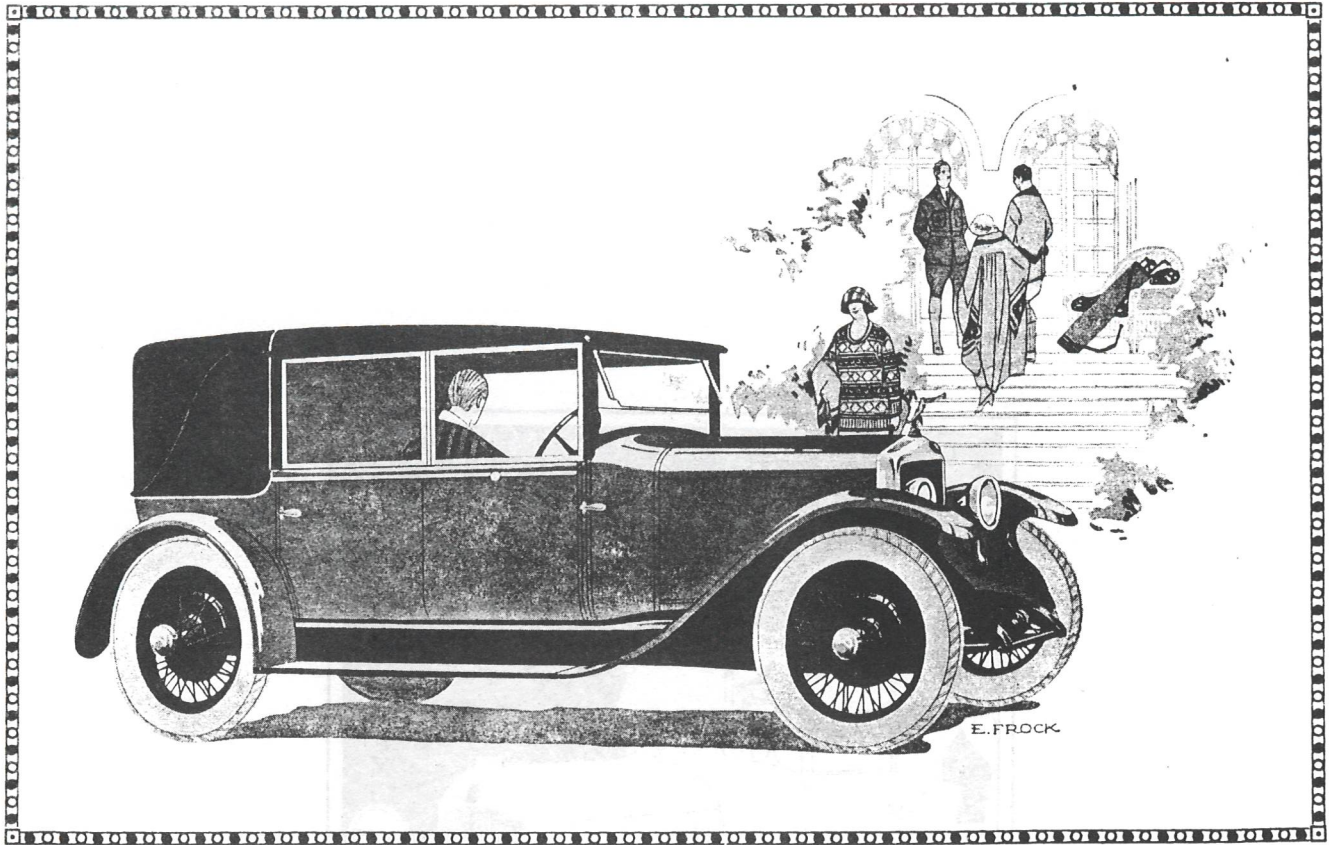


Refus de priorité à droite au carrefour des routes Amiens-Saint-Quentin et Estrées-Mons-Athies.

**exploitation :**

- les règles de sécurité









Imprimé en France  
par l'Inspection Académique  
de la Somme

4, rue Germain Bleuet - 80026 AMIENS CEDEX 1

Dépôt légal imprimeur : à parution

Dépôt légal éditeur : à parution

Le Directeur de la Publication : R. COADOU



